Za Kierownicą

Nr 11 (55)

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

Rok czwarty — Warszawa 1 — 15 czerwiec 1951 — Cena 75 gr

KIEROWCO! DBAJĄC O SPRAWNOŚĆ SPRZĘTU SAMOCHODOWEGO PRZYCZYNIASZ SIĘ DO UMOCNIENIA GOTOWOŚCI BOJOWEJ WOJSKA

BĘDZIEMY WZOROWO CHRONIĆ TECHNIKE SAMOCHODOWĄ

Ponad 18 milionów podpisów złożył naród polski w dniach plebiscytu pod Apelem Pokoju, wzywającym do zawarcia paktu między pięcioma wielkimi mocarstwami. W akcji plebiscytowej wzięło udział całe Wojsko Polskie — wierna straż socjalistycznego budownictwa i zdobyczy ludu pracującego. Apel Pokoju podpisali również żołnierze służby samochodowej tak w garnizonach jak i na letnich obozach szkoleniowych.

Kierowcom i mechanikom naszej służby nie wystarczyło jednakże samo podpisanie się na karcie. Akcji Narodowego Plebiscytu Pokoju towarzyszył wzmożony wysiłek w wyszkoleniu i pełnieniu żołnierskich obowiązków. Wytężoną pracą i przodownictwem we wszystkich dziedzinach służby zadokumentowali kierowcy, mechanicy i specjaliści służby samochodowej swą gotowość do odparcia zakusów imperjalizmu amerykańskiego — śmiertelnego wroga naszej wspaniale rozkwitającej Ojczyzny. W licznych wypowiedziach dali oni dowód swej płomiennej miłości do Polski Ludowej i solidarności z całym obozem pokoju, któremu przewodzi Wielki Związek Radziecki.

W dniach Narodowego Plebiscytu nasi żołnierze złożyli szereg zobowiązań. Są one tym cenniejsze, że zostały podjęte w okresie obozów letnich, w okresie wielkiego egzaminu całego WP i mają na celu ułatwienie wykonanie zadań, stojących przed naszą służbą.

ARMIA RADZIECKA — NASZ WZÓR.

Na przykładzie bohaterskiej Armii Radzieckiej uczymy się, że w polu, w ciężkim żołnierskim trudzie, utrwalają się najpiękniejsze cechy żołnierskie. W polu żołnierz staje się mężny, doświadczony i zaradny. Przykładem jest dla nas pod tym względem służba samochodowa Armii Radzieckiej, której żołnierze, dzięki wytrwałemu szkoleniu w warunkach polowych, przeprowadzali zwycięsko w latach Wielkiej Wojny Narodowej wszystkie najtrudniejsze operacje i wzorowo chronili swą wspaniałą technikę przed działaniem faszystowskiego wroga często w ciężkich warunkach.

Pobyt naszych kierowców i mechaników na obozach letnich, ich służba w polu, w warunkach zbliżonych do warunków bojowych przyczyni się więc do dalszego wzrostu gotowości bojowej Wojska Polskiego. Rozumią to dobrze przodujący żołnierze służby samochodowej. To też ich wysiłki idą w kierunku podniesienia sprawności i zabezpieczenia techniki naszej służby. Temu celowi służy apel kpr. Grabczaka, służą wypowiedzi i zobowiązania przodujących kierowców i mechaników takich, jak: kpr. Proczek, Łysienko, Urgacz, sierż. Bury, st. szer. Gołonek, Kuśmirski, szer. Jankowiak i wielu innych.

OBSŁUGA TECHNICZNA WARUNKIEM SPRAWNOŚCI SAMOCHODÓW

Żołnierze służby samochodowej dobrze wiedzą, że powierzony im sprzęt: wyposażenie i pojazdy mechaniczne WP są wyprodukowane w Związku Radzieckim. Takim samym sprzętem posługiwała się zwycięska Armia Radziecka, gromiąc technikę faszystowskich Niemiec. Dziś ZSRR znajduje się na pierwszym miejscu w produkcji motoryzacyjnej na świecie. Kierowca i mechanik naszej służby otrzymuje więc najbardziej nowoczesne pojazdy mechaniczne.

Obok wspaniałego sprzętu radzieckiego dysponujemy również samochodami i traktorami wyprodukowanymi trudem polskiego robotnika — nowoczesnymi „Starami" i „Ursusami".

Dbać o tą technikę jest świętym i zaszczytnym obowiązkiem każdego żołnierza.

Jednocześnie musimy pamiętać, że obowiązek ten nabiera specjalnego znaczenia w okresie letnich obozów szkoleniowych naszej służby



Wśród milionów podpisów pod Apelem Pokoju nie zabrakło nazwisk naszych żołnierzy. Oto na obozie letnim składają swe głosy kierowcy i mechanicy WP.

OBOZY LETNIE EGZAMINEM ŻOŁNIERSKIM

Na ćwiczeniach letnich w codziennym trudzie intensywnego szkolenia, żołnierze naszej służby winni zdobyć wszechstronnie umiejętność wzorowego współdziałania ze wszystkimi rodzajami broni. Każdy dzień spędzony na poligonach należy wykorzystać dla gruntownej nauki lepszego chronienia i użytkowania cennego sprzętu — radzieckich pojazdów mechanicznych.

Należy jeszcze ściślej związać się z wojskami liniowymi, poznać i opanować ich taktykę, przystosować do niej swe działanie. Posiadać swój samochód stale gotowy, aby wraz z piechotą czy artylerią móc w każdej chwili wykonać powierzone zadanie. Chronić wzorowo swój samochód w najtrudniejszych warunkach, wykorzystując każdą chwilę dla dalszego podnoszenia jego gotowości technicznej.

Pamiętajmy, że w okresie ćwiczebnym w polu warunkiem stałej sprawności technicznej naszej służby jest dobrze urządzony samochodowy park polowy, to wzorowo wykorzystywany punkt kontrolno - techniczny, parkowa stacja obsługi i inne elementy polowego parku. Drugim niemniej ważnym warunkiem zabezpieczenia naszej techniki będzie utrzymanie wysokiej dyscypliny użytkowania i stałe podnoszenie umiejętności prowadzenia samochodu w trudnym terenie.

WALCZYMY O PRZODOWNICTWO

Przodujący żołnierze naszej służby wskazali nam już w roku ub. jak najlepiej dbać, chronić i zabezpieczać w czasie wykonywania bojowych zadań ćwiczebnych w terenie powierzone im samochody. Obecnie na łamach naszego pisma publikujemy osiągnięcia tych żołnierzy: kpr. Flisowskiego, Rudnickiego, Firleja, chor. Pawlaka, ppor. Kubiaka, por. Latoszka i innych. **Przyswajanie sobie tych wiadomości, ścisłe przestrzeganie regulaminów i przepisów, pogłębianie swych umiejętności w warunkach ćwiczebnych — oto droga, po której pójdzie za przykładem członków partii i ZMP, wysiłek wszystkich żołnierzy, walczących o przodownictwo na obozie letnim. Wysiłek ten pozwoli nam na wzorowe zabezpieczenie wspaniałych radzieckich samochodów — pozwoli zapewnić naszej służbie stałą gotowość bojową.** (Strz.)

WZÓR DLA INNYCH

Dobrze chroni swój samochód kierowca - racjonalizator kpr. Łoś Hipolit. Dzięki dużej trosce o układ paliwowy posiada on znaczne oszczędności



— Jestem członkiem ZMP — mówi kpr. Łoś — a praca w szeregach organizacji nad podniesieniem mego uświadomienia politycznego dała rezultaty również w dziedzinie eksploatacji pojazdu. Obecnie rozumiem dlaczego należy chronić nasz cenny sprzęt i dokładam wszystkich sił dla zabezpieczenia naszej techniki.

APEL PRZODOWNIKA PRACY

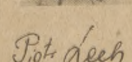
DRODZY KOLEDZY!

Zwracam się do Was jako były kierowca jednostki samochodowej oficera Młynarczyka. Za służbę mą w Ludowym Wojsku Polskim — za sumienne wykonywanie obowiązków i oszczędną eksploatację pojazdów mechanicznych — Dowództwo nadało mi odznakę „Wzorowy Kierowca" II klasy.



Obecnie pracuję w Zakładach Starachowickich, które — jak wiecie — rozpoczęły w kwietniu br. taśmową produkcję samochodów STAR-20. Ja montuję silniki Stara i w kwietniu, wykonując 1-Majowe zobowiązanie, uzyskałem 180% normy.

Koledzy! Bardzo często wspominam chwile gdy razem z Wami szkoliłem się, dzieliłem trudy kierowcy i cieszyłem z naszych wspólnych osiągnięć. Szczególnie głęboko wryły się w mej pamięci wspomnienia z obozów letnich, na których zawsze uzyskiwaliśmy sukcesy, dzięki wielkiemu wysiłkowi wkładanemu przez nas w utrzymaniu samochodów w ciągłej gotowości technicznej i sprawności bojowej. Mimo ciężkich warunków terenowych samochody nasze w dzień czy w nocy nigdy nie zawiodły, a jednostka nasza zajęła jedno z czołowych miejsc w Wojsku Polskim.



Dziś Wy znajdujecie się na letnich obozach. Dziś masy pracujące naszego kraju w szerokim Narodowym Froncie zwycięsko realizują Plan 6-letni i walczą o pokój, uzyskując wspaniałe sukcesy produkcyjne. Wy kierowcy i mechanicy WP na letnich ćwiczeniach musicie osiągnąć najwyższy poziom wyszkolenia i sprawności bojowej i przez pełne zabezpieczenie techniki w Waszych jednostkach przyczynić się do dalszego podniesienia siły bojowej Wojska Polskiego.

Koledzy! Apeluję do Was, abyście w swej codziennej pracy na obozie letnim masowo rozwijali szeregi przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego. Nie marnujcie ani jednej chwili. Z oddaniem pełnijcie swą zaszczytną służbę. Wykazujcie za przykładem żołnierzy-kierowców bratniej Armii Radzieckiej — najwyższą troskę i zabezpieczajcie w czasie trudnej pracy w polu Wasze samochody. Zwiększajcie umiejętność prowadzenia ich w ciężkich warunkach terenowych bez względu na porę dnia, umiejętność ich parkowania, maskowania i chronienia przed nieprzyjacielem.

Życząc Wam jak najlepszych wyników na obozie letnim pragnę ja i moi towarzysze pracy, abyście informowali nas o swych sukcesach. Utrzymujcie z nami łączność za pośrednictwem pisma „Za Kierownicą". Jednocześnie zapraszamy, po zakończeniu obozów letnich, wyróżniających wśród Was przodowników do zwiedzenia naszych Zakładów i zapoznania się z taśmową produkcją samochodów STAR.

Kpr. rez. Piotr LECH

PODPISALIŚMY APEL POKOJU

Wraz z całym narodem — żołnierze służby samochodowej jednomyślnie podpisali karty Narodowego Plebiscytu Pokoju. Przebieg składania kart plebiscytowych w naszych jednostkach miał szczególnie uroczysty charakter. Akcji tej towarzyszył wzmożony wysiłek w szkoleniu wojskowo politycznym.

W KRAKOWIE

W jednostce samochodowej oficera Cieplaka ukazały się specjalne wydania gazetek z wypowiedziami żołnierzy o ich walce o pokój. W jednej z gazetek zamieszczony został wiersz szer. Skrzydlińskiego, w którym odpowiada on na pytanie dlaczego popiera i podpisuje apel Światowej Rady Pokoju.

Oficer Czuchaj o Plebiscycie Pokoju powiedział:

„Nasz żołnierski głos łączymy z głosem narodu, w imię utrwalenia pokoju, w imię zabezpieczenia wolności i twórczej pracy ludu polskiego. Podpisy nasze znajdą pełne pokrycie w rzetelnej i ofiarnej pracy szkoleniowej".

W WARSZAWIE

W jednostce samochodowej oficera Sochaczewskiego już od wczesnego ranka rozpoczęła pracę Komisja Plebiscytowa.

Z pododdziałów oficerów Kurzewicza i Banaszaka wzorowi kierowcy st. szer. Skrodziuk, kpr. Rygiel, szer. Sienkiewicz, szer. Rogalewicz, szer. Jadczak, kpr. Torba, kpr. Wilczyński i dowódca przodującej drużyny kpr. Osman, deklarowali swój udział w wielkiej ogólnoświatowej akcji pokojowej. Przemawiali oficerowie Turkiewicz i Rajza, oraz st. szer. Kryslak — korespondent naszego pisma, który oświadczył:—„Niech imperialiści nie myślą, że żołnierz polski podpisując apel pokoju boi się wojny. Wojny się nie boimy, ale jej nie chcemy, bo pragniemy szczęścia i pomyślnego rozwoju Polski Ludowej.

chor. Z. Ciesiołkiewicz

kpt. Z. Wilamowski

DYSCYPLINA UŻYTKOWANIA I OBSŁUG TECHNICZNEJ

PODSTAWĄ SUKCESÓW ĆWICZEBNYCH NA OBOZIE LETNIM

Z każdym dniem pobytu na obozie letnim wzrastają nasze wiadomości o pracy służby samochodowej w warunkach polowych zbliżonych do prawdziwych warunków bojowych. Uczymy się współdziałać ściśle z piechotą, artylerią i bronią pancerną, poznajemy taktykę ich działania, opanowujemy trudną sztukę prowadzenia samochodu w terenie i chronienia go wzorowo — tak przed ćwiczebnym wrogiem, jak i szkodliwym działaniem czynników zewnętrznych.

Wraz z intensywnym szkoleniem bojowym wzmaga się również nasilenie eksploatacji taboru samochodowego, rosną przebiegi i przedłużają się dzienne zajęcia.. Warunki, w jakich pracujemy upodabniają się jeszcze bardziej do prawdziwych warunków bojowych, których cechą jest wzmożone wykorzystanie wszystkich środków transportu i ciągu.

Tak jak przed naszymi kolegami, kierowcami I i II AWP, kierowcami bohaterskiej Armii Radzieckiej w latach wojny z faszystami, stają dziś przed nami dwa obowiązki. Z jednej strony wzmóc nasz wysiłek wyszkoleniowy, zapewnić wzorowe wykonanie każdego ćwiczebnego zadania postawionego przez dowództwo. Z drugiej zaś otoczyć ciężko pracujący samochód jeszcze lepszą opieką techniczną, która zapewni mu stałą gotowość bojową i uchroni go przed ujemnymi skutkami wytężonej pracy w trudnych warunkach terenowych. Środkiem do osiągnięcia stałej gotowości bojowej powierzonego nam taboru samochodowego i zabezpieczenia zadań szkoleniowych jest jeszcze bardziej wzmożona dyscyplina użytkowania i obsługi technicznej.

W chwili, gdy naszej ojczyźnie zagraża bezpośrednie niebezpieczeństwo ze strony imperialistów, odbudowujących faszystowską armię niemiecką, dążących do odebrania Polsce Ziem Zachodnich i uczynienia z naszego kraju kolonii amerykańskich kapitalistów, zarządzanej przez hitlerowskich „gauleiterów" — do walki tej, która będzie dowodem wkładu naszej służby w umocnienie siły bojowej wojska winien stanąć każdy kierowca i warsztatowiec.

Przykład w tej akcji tak, jak i w wielu innych którymi chlubi się tradycja służby, będą nieśli wzorowi kierowcy, przodownicy wyszkolenia, członkowie partii, ZMP. Zadaniem ich jest przez pouczanie, agitację i osobisty wzór aktywizować pozostałych kierowców, nieść pomoc słabszym w codziennej obsłudze techniczej samochodu, dopomagać dowództwu w likwidowaniu w zarodku przekroczeń dyscypliny użytkowania.

Podstawą naszej walki o dyscyplinę użytkowania i obsługi techniczej musi być przemyślane, przy świadomej odpowiedzialności za samochód i wynik ćwiczenia, wykonywanie przez każdego kierowcę i mechanika codziennych obowiązków.

Staranne przygotowanie samochodu do drogi, szczegółowe sprawdzenie sprawności technicznej przez mechanika parkowej stacji obsługi, formalności dokumentów i wyglądu zewnętrznego kierowcy — to pierwszy etap codziennej bitwy o dyscyplinę. Hasłem naszym jest w niej: **za bramę parku polowego nie wyjedzie ani jeden samochód niesprawny technicznie lub nie wyposażony we wszystkie wymagane dokumenty.**

Musimy zwalczać wrogie naszej służbie postępowanie niektórych kierowców, którzy uważają, że wyjazd w rejonie obozu do sąsiedniej jednostki nie wymaga formalnie wystawionego rozkazu wyjazdu lub może być wykonany na nie całkowicie sprawnym samochodzie. Musimy piętnować brak żołnierskiej czujności obsługi punktu kontroli technicznej która samochód taki wypuściła w drogę.

Specjalną troską otoczyć musimy nasze nowe, wspaniałe samochody produkcji radzieckiej częstokroć jeszcze niedotarte.

Dbałość o zachowanie norm ładowności, osobiste czuwanie przy załadowaniu i uwaga, by ładunek był równomiernie rozłożony na całej powierzchni skrzyni, nieprzeciążenie silnika pracą na nadmiernych obrotach — to dalsze elementy naszej walki o wyższą dyscyplinę użytkowania.

Dyscyplina eksploatacji w marszu i na ćwiczeniach to staranne wykonanie przeglądu w drodze. To pełne wykorzystanie czasu rozładowania przy przewozie, czy też w warunkach ćwiczebnych przejścia do rejonu wyczekiwania, na sprawdzenie stanu samochodu i usunięcie ewentualnych niedomagań.

To walka z huligaństwem drogowym, nieposzanowaniem przepisów ruchu i nadmierną szybkością głównym sprawcą wypadków przedwczesnego zniszczenia opon i nadmiernego zużycia paliwa i smarów.

Walcząc o wzmożoną dyscyplinę użytkowania winniśmy za przykładem klasy robotniczej racjonalizować naszą pracę, przyczyniać się do jeszcze lepszego wykorzystania samochodu przy równoczesnym zmniejszeniu jego przebiegu.

Drogą do tego celu jest wydanie walki pustym przebiegom, niedoładowaniu i przedłużaniu postojów przy za- i wyładowaniu.

Przygotujmy więc zawczasu wszystkie środki pomocnicze mogące pracę tę ułatwić jak: pomosty, drągi, wózki, rampy, wykopy itp. Pamiętajmy o dogodnym ustawianiu samochodów w miejscu za- i wyładowania.

Naszą codzienną troskę o samochód pogłębiajmy przez dokładne i terminowe wykonywanie przeglądów okresowych. Bierzmy w nich osobiście udział, skracając czas przestoju i zdobywając nowe umiejętności techniczne.

Piętnujmy nierobów, którzy uważają ze przegląd to tylko sprawa mechanika stacji obsługi. Wykrywajmy szkodników, zrywających przez swoje niedbalstwo terminarz prac obsługowych i plan pracy jednostki naprawczej.

Uświadamiając się wzajemnie, dopomagając słabszym kolegom w pracy przy samochodzie i nauce, zwalczając bezwzględnie niedbały stosunek do majątku wojskowego, nieposzanowania przepisów użytkowania i obsługi technicznej, podniesiemy na jeszcze wyższy poziom dyscyplinę eksploatacji, włączymy się do wielkiej walki naszego narodu o Pokój i Plan 6-letni, wzmożemy gotowość bojową wojska, stojącego nieugięcie u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej na straży niepodległości naszej Ojczyzny i pokoju światowego.



Radziecki przemysł motoryzacyjny to przodujący przemysł świata. Realizuje on wszystko co jest najwartościowego w technice samochodowej, posiada najbardziej nowoczesne urządzenia zakładów motoryzacyjnych, wprowadza najbardziej postępowe formy produkcji. Znane nam jest powstanie pierwszej na świecie w pełni zautomatyzowanej fabryki tłoków samochodowych w ZSRR. Masowa produkcja samochodów sprzyja nieustannemu podnoszeniu się stopy życiowej człowieka pracy. Jak wielki skok w dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego zrobił Związek Radziecki niechaj świadczy fakt, że w roku 1928, ZSRR zajmował jedenaste miejsce na świecie pod względem produkcji samochodów, w roku 1937 drugie, obecnie zaś potencjalnie pierwsze.

Samochody radzieckie doskonale zdały egzamin w czasie wojny i przewyższyły pod względem jakości wiele typów zagranicznych. W roku 1945 zgodnie z wytycznymi Józefa Stalina opracowano pięcioletni plan rozwoju przemysłu samochodowego. Głównymi założeniami planu było: Doprowadzić produkcję samochodów w roku 1950 do 500.000 sztuk. Przejść do masowej produkcji samochodów nowych typów, jak wozy ciężarowe o zwiększonej nośności, oraz ekonomicznych w zużyciu materiałów pędnych i wygodnych samochodów osobowych. Przystąpić do produkcji wozów towarowych na gaz generatorowy oraz sprężony. Zorganizować masową produkcję silników wysokoprężnych oraz wozów ciężarowych — wywrotek. Zakończyć budowę fabryk samochodów małolitrażowych, wybudować nowe wielkie ośrodki produkcyjne budujące popularne samochody osobowe dla świata pracy.

Wszystkie te założenia, dzięki wysokiemu stopniu uświadomienia człowieka radzieckiego, zostały zrealizowane przedterminowo. W pierwszym pięcioletnim planie rozwoju przemysłu radzieckiego zakończonym w r. ub. powstały nowe samochody ciężarowe GAZ-51 o nośności 2,5 tony, ZIS-150 o nośności 4 tony, oraz potężny JAZ-200 o nośności 7 ton. Wozy osobowe wyprodukowane w tym okresie to: siedmioosobowy ZIS-110, znany nam powszechnie samochód pięcioosobowy „Pobieda" oraz małolitrażowy „Moskwicz". Na podkreślenie zasługuje fakt, że w ostatnim roku pięciolatki przystąpiono do masowej produkcji „ZIM-a, który jest wozem o wszechstronnych zaletach eksploatacyjnych.

Produkcja i technika tych nowych modeli, stanowi dowód wyższości radzieckiej motoryzacji, która w chwili obecnej jest najwspanialszą motoryzacją świata.

Co piszą gazety żołnierskie?

ŻOŁNIERZ POLSKI LUDOWEJ

ZWIADOWCY SZKOLĄ SIĘ W JEŹDZIE MOTOCYKLOWEJ

Bardzo ważnym czynnikiem w wykonywaniu zadań przez zwiadowców jest ich szybkość przenoszenia się z miejsca na miejsce. Najlepszym środkiem lokomocji dla zwiadowcy jest motocykl.

Dlatego też w naszym pododdziale został zorganizowany kurs motocyklowy, na którym szkolą się zwiadowcy opanowując znajomość techniki jazdy. Po krótkim okresie szkolenia w tej dziedzinie wyłonił się już cały szereg przodowników, jak szer. Stępiński, Lewandowski, Torb i wielu innych.

ŻOŁNIERZ WOLNOŚCI

KIEROWCY I WARSZTATOWCY CZYNEM POTWIERDZAJĄ WOLĘ OBRONY NIEPODLEGŁOŚCI OJCZYZNY.

W jednostce oficera Cieplaka kierowcy samochodowi i warsztatowcy czynem — bardzo dobrymi i dobrymi ocenami z wyszkolenia manifestują wolę obrony niepodległości Ojczyzny i utrwalenia pokoju.

Doskonałe rezultaty w szkoleniu i wzorowej aksploatacji sprzętu osiągnęły pododdziały oficerów, członków partii: Zdzisława Ciesiołkiewicza i Tadeusza Sali. Wśród kierowców samochodowych i warsztatowców wyróżnili się żołnierze: Kinas, Karaś, Janaszek, Chłoski, Dzik, Cukrowski, Dobrowolski, Charasim.

NA STRAŻY WOLNOŚCI

SŁUŻBA SAMOCHODOWA PRZODUJE

Żołnierze Służby Samochodowej dążą do osiągnięcia wysokiej wiedzy technicznej, do poznania sprzętu samochodowego i utrzymania go w należytym porządku i gotowości technicznej:

Jako przykład może posłużyć młody kierowca mechanik szer. Gazda Antoni, który z wielkim zapałem pracuje, by utrzymać samochody w stałej gotowości technicznej. Wykorzystuje on każdą wolną chwilę, by spędzać ją przy samochodzie.

Drugim takim, z zapałem pracującym kierowcą, jest st. szer. Musiał Zygmunt, którego samochód jest zawsze sprawny, zawdzięczając jego niestrudzonej pracy nad powierzonym mu sprzętem — sprzętem, który nam dał Związek Radziecki, kraj zwycięskiego socjalizmu.



Słońce w piątkowy poranek jakoś leniwie zwlekało się z nocnego snu Szaro było jeszcze, gdy pierwsza grupa kierowców ZMP-owców, prowadzona przez kpr. Kowalskiego Janusza, weszła w bramę polowego parku jednostki.

Ciszę wczesnego, wiosennego świtu przerwały ożywione głosy: — „Kan. Sowa sprawdzi: układy hamulcowe, wyreguluje w razie potrzeby luzy pedałów, kan. Pawlicki: układy kierownicze, luz koła i cięgieł; bomb. Banach i Wincenciak: instalację elektryczną, stan oleju, przesmarowanie i plomby na licznikach kan. Ryłko i Migacz podokręcają luźne nakrętki i sprawdzą wyposażenie w narzędzia saperskie, piasek i liny holownicze. To wyznaczony na wczorajszym zebraniu ZMP jednostki kpr. Kowalski „szef" zetempowskiej brygady mechaników — kierowców sam mechanik parkowej stacji obsługi jeszcze raz sprawdzał i usuwał z pomocą kierowców ZMP-owców ewentualne niedomagania przed dzisiejszym wyjazdem na ćwiczenia.

Jednostka, w której mechanikiem jest kpr. Kowalski mimo intensywnego szkolenia w trudnych warunkach terenowych nie miała dotychczas ani jednego wypadku unieruchomienia samochodu na ćwiczeniach. Wozy są czyste, wzorowo zakonserwowane i technicznie sprawne tak, że nawet artylerzyści słynni w całym wojsku z troski o swe groźne pojazdy z zazdrością spoglądają na lśniące ZISy-150.

Źródło sukcesów jednostki tkwi w trosce o należytą obsługę techniczną samochodów, jaką otoczyła organizacja ZMP-owska. Wykańczano jeszcze ostatnie prace przy namiotach w rejonie zakwaterowania, gdy na pierwszym zebraniu organizacji ZMP-owskiej, po przybyciu na obóz letni, poprosił o głos plut. Waluch.

— „Jestem już poraz trzeci na obozie letnim i znam dobrze trudności, jakie nieraz będą mieli młodsi koledzy, gdy przyjdzie im dobrze wykonać zadanie ćwiczebne i wzorowo troszczyć się o swój samochód. Próbowaliśmy w zeszłym roku różnych środków, ale nie zawsze z powodzeniem i nadal zdarzały się wypadki, że słabsi nie mogli czasami podołać swym zadaniom.

Niedawno czytałem w radzieckiej gazecie „Krasnaja Zwiezda" opis życia kierowców radzieckich na obozie letnim. Zorganizowali oni — celem przyjścia z pomocą mechanikowi parkowej stacji obsługi i słabszym kierowcom — ochotniczą brygadę złożoną z najlepszych kierowców jednostki. Zadaniem jej było sprawdzać przed wyjazdem na ćwiczenia stan techniczny samochodu i usuwać ewentualne niedociągnięcia. Te same prace wykonywali kierowcy - komsomolcy w czasie postoju w rejonie wyczekiwania, gdy działa znajdowały się na stanowisku „ogniowym"

Zebranie projekt plut. Walucha przyjęło jednogłośnie, nie zabrakło nawet i „mechaników - ochotników". Dziś „brygada" ma za sobą już doświadczenie dwutygodniowego pobytu na obozie, a służba samochodowa jednostki — dzięki jej pracy — wysuwa się na przodujące miejsce w okręgu.

Koresp. „ZK" kpr. Kwapisz

*

Dobry humor na ćwiczeniach, to rzecz ważna ....ale kiedy się ma spokojne sumienie, że wszystko jest w zupełnym porządku.

W takim właśnie humorze wracał z ćwiczeń kan. Grabarczyk Wygodne siedzenie Ja-12 i rozkoszne marzenie o smacznym gularzu na obiad, po którym aż ślina sama na język napływa, wszystko to wprowadzało kan. Grabarczyka w prawdziwy błogostan.

Jeszcze jedna znajoma „górka" i już będzie widać poza nią szeroką przestrzeń

TAK PRACUJE NASZA SŁUŻBA W POLU

Jeszcze nie minął miesiąc, jak służba nasza rozpoczęła nowy okres swej pracy i szkolenia — okres obozów letnich. Staranne przygotowania poprzedziły wymarsz na niejednokrotnie dalekie tereny obozowe. Kierowcy ćwiczyli się w jeździe terenowej, w jeździe kolumną i w szykach; mechanicy w dokonywaniu napraw w warunkach polowych. Przygotowywano nasz cenny sprzęt do ciężkiej pracy w polu, zabezpieczano wyposażenie, narzędzia i urządzenia dla parku polowego. Przemarsz jednostek odbył się bądź koleją, bądź „własnym chodem". Po drodze ludność serdecznie witała żołnierzy — sprawnie jadące kolumny naszych samochodów.

W ciągu pierwszych dni pobytu na obozach wrzała praca nad wzorowym przygotowaniem wszelkich elementów parku polowego. Rozpoczęła się prawdziwa żołnierska służba w polu, życie obozowe pełne trudu, ale pozwalające nabyć najwięcej praktycznych doświadczeń naszej służbie, podnieść jej bojowość i gotowość techniczną.

O pracy i służbie w jednostkach samochodowych w tym okresie redakcja nasza otrzymała już od swych korespondentów szereg wiadomości. Wskazują one na wzmożony wysiłek w wielu jednostkach, celem maksymalnego wykorzystania ćwiczeń letnich. Opisują osiągnięcia nowych przodowników, jakich — wzorem lat ubiegłych — będzie zapewne wielu wśród kierowców i mechaników WP.

SUKCESY WARSZTATOWCÓW

Mechanicy pododdziału oficera Lewina — pisze nasz korespondent — wykazali głębokie zrozumienie i szczery zapał w pracach przygotowawczych przed wyjazdem na letni obóz. Najdrobniejsze nawet uszkodzenia przy samochodach zostały usunięte. Mało tego. Jak stwierdza oficer Lewin, dzięki ofiarnej pracy warsztatowców plan napraw został znacznie przekroczony. Na specjalne wyróżnienie zasłużyli tu kpr. Pakowiecki i Gdański. Inna grupa mechaników samochodowych, a to: kpr. Pawlowski, szer. Siwkowski, Garnatowski i Kwaśnik zmontowała przyczepkę do samochodu własnymi siłami. Przyczepka odda jednostce znaczne usługi w okresie letnich obozów.

OSZCZĘDNOŚCI PALIWA

W jednostce oficera Wabicha kierowcy przystąpili do systematycznej walki o oszczędność. W odpowiedzi na apel kpr. Grabczaka postanowili oni zwiększyć swe wysiłki w dziedzinie oszczędnego zużycia paliwa w okresie częstych wyjazdów na obozie letnim. I tak st. szer. Iwanicki wzorowy kierowca zaoszczędzi na samochodzie Gaz 5 l paliwa na 100 km na trasach długich. Szer. Czerniszew i Szychowicz zaoszczędzą na wozach Gaz-51 po 5 l paliwa na 100 km na trasach długich i 1 litr na 100 km na drogach obozowych. Również na drogach obozowych zaoszczędzi 2 litry paliwa na 100 km na samochodzie Zis-5 szer. Sadurski. ZMP-owiec szer. Wolny, kierowca ciągnika artyleryjskiego, da w okresie letnich ćwiczeń przy jeździe w terenie 2 litry na 100 km oszczędności paliwa.



WZOROWY PRZEMARSZ

Grupa kierowców ZMP-owców odpowiedziała na wezwanie swego przewodniczącego st. szer. Miłosza wzorowym przejazdem z garnizonu na teren obozu letniego. Jak stwierdza z-ca do spraw technicznych w czasie przejazdu zachowany został prawidłowy szyk kolumny. Kierowcy jechali, przestrzegając ściśle odległości między pojazdami i przepisów ruchu kołowego. Żaden z samochodów w czasie długiego przejazdu nie wykazał najmniejszych braków. Szczególnie przy 20 km jeździe terenowej kierowcy wykazali doskonałe opanowanie techniki jazdy. Na wyróżnienie w czasie przejazdu zasłużyli: szer. Kolasa, Michalski, Pawlica, Gołąb i Moździewski.



ppor. Jan Langus.

SPRAWNE WYŁADOWANIE

Kierowcy N-tej jednostki samochodowej, pragnąc zadokumentować czynem swoje podpisy pod Apelem Pokoju, postanowili uzyskać doskonałe wyniki nie tylko w przewozie, lecz i w rozładowaniu sprzętu i materiałów dostarczonych na obóz. Jeszcze w garnizonie ćwiczyli się oni w podjeżdżaniu od ramp, a mechanicy wybudowali przenośne rampy własnego pomysłu. — „Dużą pomocą w tych poczynaniach — stwierdza kpr. Ruta — były nam artykuły zamieszczone w „Za Kierownicą", opisujące właściwe urządzanie ramp polowych oraz sposoby szybkiego rozładowania materiałów. Obecnie, gdy w końcu maja przybyliśmy na obóz, nie mieliśmy żadnych trudności z rozładowaniem sprzętu. Przeciwnie. Wyróżniło się z pośród nas wielu kierowców, którzy pilnie studiowali pismo, a następnie ćwiczyli się w garnizonie. Do nich należą przede wszystkim st. szer. Gaworek, Klipa, Szewczuk i Gąsiorowski. Starsi kierowcy, jak kpr. Dubiel i Olejnik nie tylko sami szybko wykonali zadanie, lecz pomogli kolegom z młodszego rocznika.

Koresp. st. szer. Woźniczka.



Na ćwiczeniach trzeba czasem pomóc koledze w ciężkim terenie. Ugrzęźnięty samochód łatwiej wyciągnąć na wstecznym biegu.



W trosce o ogumienie zbudowali żołnierze na terenie letniego obozu specjalne „ochraniacze" na koła zaparkowanych samochodów.

DBAMY O OGUMIENIE

Z narastaniem letnich upałów i ciężką pracą w terenie naszych samochodów — donosi kpr. Szczygieł — rzuciliśmy z inicjatywy przewodniczącego koła ZMP i członka partii kpr. Filipczaka, hasło zapobieżenia nadmiernego niszczenia ogumienia swych samochodów. Na apel kpr. Filipiaka odpowiedzieli wszyscy kierowcy, postanawiając: w czasie garażowania i dłuższego postoju osłaniać specjalnymi matami wszystkie koła samochodu; kontrolować w ciągu dnia ciśnienie powietrza w dętkach; nigdy nie przeciążać wozów; dokładnie talkować wnętrze opon przy zakładaniu ich na obręcze; utrzymywać w nienagannej czystości opony zwłaszcza po jeździe w błotnistym i podmokłym terenie. „**Nasza troska o ogumienie** — powiedział w czasie zebrania st. szer. Polus — **da znaczne oszczędności. Będzie ona dowodem, że kierowcy naszej jednostki wzorowo chronią wspaniały sprzęt radziecki**".



WZOROWY PKT

Do naszych pierwszych prac na obozie letnim należało przygotowanie Punktu Kontrolno - Technicznego — pisze w swym liście st. szer. Gąsiorek — Pododdział nasz podzielony został na trzy grupy: jedna miała za zadanie dostarczyć odpowiedniego budulca, druga przeprowadzić same prace „budowlane", a trzecia doprowadzić do porządku dojazdy do PKT, ustawić znaki drogowe itd.



Do pracy przystąpiliśmy z zapałem. Na czele poszczególnych grup „operacyjnych" stanęli koledzy starszego rocznika kpr. Musiał, Świąder i Rozwadowski. Po dostarczeniu materiałów nasi „cieśle" szer. Żadejko, Mikulin i Gogulski szybko wybudowali pomieszczenie dla dyspozytora i wartowników, a „malarze" st. szer. Konkol i Pietraszewski pomalowali budynek, szlabany i grzybki wartownicze. Pracę wykonaliśmy prędzej niż to było przewidziane, ponieważ pierwsza grupa po wykonaniu swego zadania wydatnie pomagała pozostałym kolegom. W pracy nad udekorowaniem wjazdu do parku wyróżnili się szer. Staszewski, Dzik i Łopata — młodzi ZMP-owcy.

letnich ĆWICZENIACH



leśnej polany, odznaczającą się z daleka zielonkawymi plamami namiotów.

Z chrzęstem gąsienic zsuwał się ciągnik z niewielkiego pochyłu zbocza, gdy nagle kan. Grabarczyk usłyszał suchy trzask i poczuł, że ... jedzie samotnie. Działo zaś powoli zjechało na łączkę i zajęło „stanowisko ogniowe" z celem na nieprzyjaciela, ukrytego gdzieś w chmurkach na czystym, pokojowym polskim wiosennym niebie. Pękł przyczep holowniczy, a założyć dodatkowy łańcuch zabezpieczający kan. Grabarczyk zapomniał.

Nie będę opisywał kolegom przykrej sceny i rozmowy lekkomyślnego kierowcy z artylerzystami, których widok odjeżdżającego samotnie działa doprowadził do rozpaczy. W każdym razie kan. Grabarczykowi i smacznie pachnący gulasz już nie smakował.

Wieść o jego — na szczęście dobrze zakończonej przygodzie (a co by się stało gdyby zbocze było ostre?) — lotem błyskawicy obleciała całą jednostkę. I nie ma już na naszym obozie ani jednego kierowcy, który przed wyjazdem na ćwiczenia nie sprawdziłby dokładnie stanu urządzenia holowniczego i nie założył dodatkowych łańcuchów zabezpieczających.

Koresp. „ZK" bomb. Małek

Wody prawdziwy samochodziarz się nie boi. Do tego przekonania doszedł st. strz. Bieniek jeszcze w czasie pobytu na kursie kierowców, gdy oglądał zdjęcie kolumny samochodowej Armii Radzieckiej, jadącej wiosną przez „drogę życia", która wiodła do oblężonego przez faszystów bohaterskiego Leningradu. Samochody szły po bezkresnej płaszczyźnie lodowej, pokrytej warstwą wody, rozrzucając ją na boki.

St. strz. Bieniek jest bystrym obserwatorem i zauważył, że chłodnice wszystkich ZIS-ów na zdjęciu przykryte były kawałkami dykty stanowiącej ich naturalny „falochron".

Odtąd st. strz. Bieniek postanowił dorównać radzieckim kierowcom aby, tak jak oni umieć radzić sobie w każdym terenie. Umieć pokonać każdą przeszkodę, która zagradzałaby drogę do nakazanego rozkazem celu. Wykorzystywał więc wszystkie odcinki terenu w czasie nauki jazdy na opanowanie sztuki przebycia błota, gliny i piachu, czytał w prasie fachowej artykuły o jeździe w terenie.

Egzamin miał odbyć się już niedługo. Stał się nim obóz letni i trudne zadania ćwiczebne.

„Rejon wyładowania piechoty: łąka 200 metr. od kościoła w lewo — most zbombardowany przez lotnictwo nieprzyjaciela — wydał rozkaz dowódca plutonu.

St. strz. Bieniek szybko wyskoczył z samochodu, przykrył chłodnicę tekturą, którą zawsze woził ze sobą na ćwiczenia, zrzucił pasek wietrznika i powoli na pierwszym biegu wjechał w bród. Równo nie dodając, ani nie odejmując gazu, aby woda dostająca się do rury wydechowej nie „zadusiła" silnika, wydobył się na drugi brzeg.

Jego „następca" w forsowaniu st. szer. Makowski zapomniał przy wjeździe o zdjęciu paska wietrznika i wkrótce już „utknął" w wodzie. St strz. Bieniek nie namyślając się długo zawrócił samochodem. Podjechał przodem na brzeg, zamocował linę holowniczą i powoli na tylnym biegu (— dlaczego na tylnym, to się chyba wszyscy domyślacie!) wyciągnął unieruchomionego kolegę.

Tak więc, dzięki opanowaniu sztuki przebywania brodów przez st. strz. Bieńka, który przejeżdżając pierwszy pokazał kolegom, jak należy to czynić i dzięki jego pomocy jednostka przybyła bez straty czasu na wyznaczone miejsce i dobrze wykonała ćwiczebne zadanie.

Koresp. „ZK" st. strz. H. Witecki



Dbać wzorowo o sprzęt to znaczy dobrze go pielęgnować. Tak właśnie czynią kierowcy N-tej jednostki artylerii, myjąc ciągniki w parkowej stacji obsługi.

plut. W. Niziołek

parkowa STACJA obsługi



Artykuł, który przeczytacie koledzy poniżej jest pierwszą próbą moich umiejętności pisarskich. Zdecydowałem się rozpocząć nim moją pracę korespondenta „Za Kierownicą", ponieważ chcę jako mechanik parkowej stacji obsługi podzielić się z wami szeregiem spostrzeżeń poczynionych już w pierwszym okresie trwania obozu letniego, oraz zapoznać Was z zasadami współpracy pomiędzy stacją, a kierowcami.

W naszej jednostce my ZMP-owcy zagadnienie wzorowej ochrony samochodów przez zapewnienie im terminowej i dobrej obsługi technicznej postawiliśmy, jak to się mówi „na ostrzu miecza".

Na pierwszym zebraniu organizacyjnym, po przybyciu na obóz kol. Matysiak napiętnował kierowców kolegów Majewskiego i Frąckowiaka, którzy nie przeprowadzali starannie przeglądu technicznego po powrocie z drogi oraz nie brali udziału przy przeprowadzanym przy ich samochodach przeglądzie technicznym Nr 2.

„W okresie wzmożonej walki naszego narodu skupionego w potężnym froncie narodowym o wykonanie Planu 6-letniego"— powiedział kol. Matysiak — „my żołnierze musimy na naszym odcinku przez wzorową troskę o powierzone nam samochody, przez oszczędność paliwa i smarów starać się dopomóc naszym ojcom i braciom, robotnikom i chłopom. Musimy na każdym kroku zwalczać to wszystko, co mogłoby spowodować obniżenie gotowości bojowej naszego wojska, które wraz z niezwyciężoną Armią Radziecką stoi na straży pokoju".

Kol. Bolak zwrócił uwagę, że nasze nowe, wspaniałe samochody, to produkt bohaterskiej pracy robotnika radzieckiego stanowiący wyraz prawdziwie internacjonalistycznej braterskiej pomocy narodów ZSRR dla Polski i jej Armii. Tym więcej powinniśmy się więc o nie troszczyć i starać się przedłużyć ich żywotność.

Zebranie, na którym jak widzicie koledzy, z dwóch powyższych wypowiedzi o właściwej obsłudze technicznej, stanowiącej szczególnie w warunkach polowych zasadniczy czynnik gotowości bojowej samochodów, mówiło się wiele i dopomogło nam poważnie do postawienia tej sprawy tak, jak powinna ona wyglądać w dobrej jednostce samochodowej. Kierowcy ZMP-owcy zobowiązali się wzorowo przeprowadzać nakazane przeglądy techniczne, a kol. kol. Jurek, Michalski i Stępień podjęli się dopomagać mniej wprawnym kolegom Andrzejakowi i Golikowi.

My warsztatowcy ze swej strony postanowiliśmy przez pełne wykorzystanie wszystkich środków, jakimi dysponuje nasza stacja oraz terminowe i dokładne przeprowadzenie prac naprawczych, dopomóc kierowcom i zabezpieczyć pełną gotowość bojową samochodów jednostki w czasie obozu letniego. Nasza parkowa stacja obsługi składa się z czterech zasadniczych punktów:

punkt mycia — gdzie samochody po oczyszczeniu z błota i kurzu poddane są myciu,

punkt suszenia — gdzie samochód pozostawiony zostaje celem obeschnięcia,

punkt przeglądów technicznych,

punkt napraw bieżących — będący mówiąc innymi słowami warsztatem technicznym.

Z ich pomocą my warsztatowcy przeprowadzamy obsługę techniczną samochodów naszej jednostki. Praca nasza dzieli się w zasadzie na dwa rodzaje. Jeden z nich to codzienna obsługa samochodów, a więc przeglądy po powrocie z drogi i ewentualna pomoc przy usuwaniu niedomagań przy przeglądzie przed wyjazdem.

Ten dział pracy ja osobiście i moi koledzy Janczarek, i Burgot, i Molewski uważamy za podstawowy. Usunięcie niedokładności w pracy poszczególnych mechanizmów zapobiega bowiem mogącemu nastąpić poważnemu uszkodzeniu i w ten sposób zaoszczędza nie tylko samochód, również cenne materiały, a przede wszystkim skraca przestoje samochodów w naprawie, obniżające naszą gotowość bojową.

Z tego też powodu nadzór mechanika nad pracą kierowcy podczas przeglądu po powrocie z drogi jest szczególnie ważny. Pozwala bowiem skontrolować jakość jego wykonania przez kierowcę, a z drugiej strony często dojrzeć te braki, których sam kierowca mógł nie zauważyć.



Rampa może być dwustronna, posiadająca wjazd i zjazd oddzielnie. Rampa jednostronna musi mieć po przeciwnej stronie wjazdu zabezpieczenie przed stoczeniem się samochodu.

Na czym polega współpraca kierowcy z mechanikiem

Na to pytanie odpowie Wam również koledzy najlepiej żywy przykład z praktyki naszej jednostki. Strz. Janik po przybyciu z drogi nigdy nie umie dać informacji o działaniu poszczególnych zespołów lub zauważonych niedomaganiach. Nie obserwuje ich w drodze powrotnej z ćwiczeń i podczas trwania pracy swego samochodu.

Takie postępowanie utrudnia nam bardzo mechanikom w czasie codziennego przeglądu wykrycie niedomagania i zapobieżenia mu na czas, zanim wywołało ono uszkodzenie. To też nie jest przypadkiem, że samochód strz. Janika przebywał już u nas w naprawie bieżącej przez dwa dni przed terminem odbycia kolejnego przeglądu technicznego, który dopiero (był to przegląd Nr 2) pozwoliłby nam omawiane niedomagania usunąć. Niestety już nie zdążyliśmy, a przecież strz. Janik gdyby obserwował prace swego saochodu zauważyłby podejrzany sygnał wcześniej. Zawiadomienie mnie na czas nie dopuściłoby do zaistnienia uszkodzenia.

Przeciwstawieniem strz. Janika jest kpr Bednarski i wielu innych kolegów, którzy bacznie obserwują swój samochód w drodze i przed przystąpieniem do przeglądu informują mechanika o poczynionych spostrzeżeniach.

Kpr. Bednarski zwraca uwagę na następujące czynniki: łatwość uruchomienia silnika, obecność detonacyjnych stuków w silniku, pojawienie się stuków, zgrzytów i szumów w silniku, zmiany ciśnienia oleju w układzie smarującym silnika przy układzie pracy silnika, temperatura wody chłodzącej przy długiej pracy silnika, płynność włączania sprzęgła i czy nie ma poślizgu w sprzęgle, praca skrzynki przekładniowej (łatwość przełączania przekładni, czy nie wyskakiwały biegi itp.), pojawienie się stuków i szumów w mechanizmach transmisji, skuteczność i równomierność działania hamulców, działania układu kierowniczego (łatwość skrętu, stateczność przy ruchu po prostej), praca przyrządów elektrycznych (prądnicy, rozrusznika, sygnału, oświetlenia), ogumienie (stan zewnętrzny, utrzymanie ciśnienia powietrza), zdolność samochodu do utrzymania nadanego rozpędu.

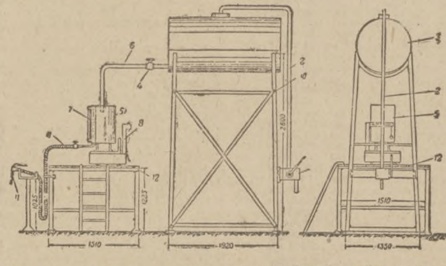
Podane przez niego wyniki spostrzeżeń pozwalają mnie jako mechanikowi zorientować się łatwo w ewentualnym niedomaganiu i usunąć go szybko i na czas, zanim mogłoby ono wywołać uszkodzenie.

OKRESOWE PRZEGLĄDY TECHNICZNE

Dobra znajomość pracy samochodu przez kierowcę i jego ewentualnych usterek jest również ważna dla nas warsztatowców podczas wykonywania przeglądu technicznego Nr 1, 2, 3 i 4, z których Nr 1 przeprowadza kierowca pod naszym nadzorem, pozostałe my sami przy jego współpracy.

Zasadą prowadzenia przeglądów technicznych jest także ich zorganizowanie, ażeby dzięki dobremu wykorzystaniu urządzeń obsługowych i podział czynności nie powstały przestoje samochodów i straty cennego czasu fachowców — warsztatowców.

Zrozumienie przez wszystkich kierowców ważności pracy PSO i jej personelu, którego wynikiem będzie ułatwienie warsztatowcom naszej trudnej pracy da w wyniku podniesienie na wyższy poziom gotowości bojowej naszej służby i poważne oszczędności ,które będą mogły być zużyte na innym odcinku wykonania Planu 6-letniego.



Polowa stacja benzynowa. 1 — ręczna pompa do tłoczenia paliwa przez przewody rurowe 2) do zbiornika (3). 4 — zawór, 5 — wyskalowany zbiornik, 6 — elastyczny przewód, 8 — waga, 9 — wąż elastyczny.



Wzorowy punkt obsługi technicznej. Na rys. widoczny częściowy przekrój prowizorycznego budynku, kanału oraz urządzeń do mycia pojazdów pod ciśnieniem.

kpr. R. Firlej

BUDUJEMY ELEMENTY PSO

Sprawne wykonywanie zadań stawianych nam na obozie letnim w dużej mierze zależne jest od stanu technicznego naszych pojazdów. To też, ażeby wszelkiego rodzaju przeglądy techniczne i naprawy w warunkach polowych wykonywane były bez zarzutu i na czas, musimy sobie przygotować w parkowej stacji obsługi trwały, a zarazem wygodny kanał, w którym dokonywać będziemy napraw i przeglądów naszych samochodów.

Dzieląc się z Kolegami doświadczeniami z ubiegłego roku, podaję w jaki sposób należy budować kanał „polowy", który z pewnością przetrwa cały okres obozu letniego.

KOPIEMY KANAŁ

Na wymienionym uprzednio i wyznaczonym przez d-cę miejscu przystępujemy do pracy. Jeśli kopać będziemy na gruncie piasczystym, musimy ściany polewać wodą ,lub kopać dół o większych rozmiarach, zakładając, że osypujący się piasek zmniejszy nam dno kanału. Po wykopaniu kanału, wbijamy po dwa prostokątne pale przy jego ścianach, przeciwlegle do siebie, za które zakładać będziemy deski, przyciskając je do wbitych palików kamieniami i mokrą ziemią od zewnętrznej strony ściany kanału, po uprzednim przybiciu ich gwoździami do palików.

Kanał budujemy na głębokości 1,2 m, tzn. mniej więcej po pasa, abyśmy mogli swobodnie pracować przy podwoziu bez potrzeby schylania się lub też wspinania na palcach.



Tak wyglądał nasz kanał w roku ub. Pod belką znajdowała się podręczna laweczka na narzędzia. Schodki z obu stron umożliwiały zejście do kanału.

Przy wejściach do kanału budujemy schodki, aeżby ułatwić sobie schodzenie i wchodzenie ,ponieważ drabinki przenoszone często się łamią i są niepraktyczne. „Podłogę" kanału wysypujemy żwirem, tłuczoną cegłą lub wykładamy płaskimi kamieniami ,ażeby woda w czasie deszczu nie mogła zbierać się, a łatwo wsiąkała w ziemię. Górne brzegi kanału musimy zabezpieczyć długimi belkami wpuszczonymi w ziemię, ażeby stojący nad kanałem samochód pod własnym ciężarem nie obsunął się. Samochód należy ustawić w ten sposób ,ażeby w czasie przeglądu czy naprawy stał zawsze kołami na wymienionych belkach.

Nie zapominajmy zabezpieczyć wejść kanału na noc czerwonymi latarkami, ponieważ samochody wracające w nocy z ćwiczeń mogą przypadkowo wjechać do kanału.

STAWIAMY RAMPĘ

Do budowy rampy polowej wybieramy belki ze zdrowego drzewa, najlepiej kwadratowe, przy czym belki poziome muszą posiadać długość najdłuższego samochodu będącego na wyposażeniu jednostki. Kopiemy cztery doły na pale, na których spoczywać będzie cała rampa. Dna dołów wykładamy kamieniami, zabezpieczając w ten sposób pale przed wbijaniem się ich w ziemię pod ciężarem samochodu. Teraz pale zakopujemy i mocujemy na nich belki pochyłe do wjeżdżania samochodu. Następnie mocujemy je ze sobą żelaznymi hakami. Rampa nie powinna przekraczać wysokości 50 cm. Wydzielone miejsce wokół rampy musi posiadać kilka rowków odprowadzających wodę, a miejsce pod rampą wysypane żwirem lub tłuczoną cegłą, ażeby uniknąć błota.

sierż. J. Walicki

PUNKT KONTROLNO TECHNICZNY



We wczorajszej gazecie warszawskiej przeczytałem dwie wiadomości o wypadkach samochodowych. W jednym z nich korespondent podał, jako przyczynę, niesprawność układu kierowniczego w drugim zaś brak światła stop, który spowodował, że jadący z tyłu samochód uderzył w przedni. W obu wypadkach były ofiary w ludziach, samochody musiały zostać przekazane do naprawy, a kierowcy odpowiadać będą przed sądem. Tego rodzaju wiadomości docierają jeszcze niestety często do naszych dyżurnych punktów kontrolnych na obozach letnich i mobilizują nas do tym bardziej wzmożonej walki z główną przyczyną wszystkich katastrof — niesprawnością techniczną samochodu udającego się w drogę.

W tej wytężonej walce, jaką w tym roku w okresie obozów letnich prowadzimy przeciwko katastrofom towarzyszyć nam musi świadomość polityczna istoty katastrofy i jej skutków dla wojska i państwa

W obecnym okresie gdy cały nasz naród z bohaterskim wysiłkiem realizuje wspaniały plan 6-letni, który zamieni nasz kraj z rolniczego w kraj przemysłowy, kraj fabryk, traktorów i samochodów, stworzy podstawy ustroju szczęścia całego narodu — socjalizmu, każda katastrofa powodująca zniszczenie tak potrzebnego w tej wielkiej pracy środka komunikacyjnego jakim jest samochód powoduje jej opóźnienie, a tym samym osłabia naszą ojczyznę i marnuje część wysiłku robotnika i chłopa.

W naszym wojskowym życiu katastrofa — to niewykonanie ważnego zadania dowództwa, zniszczenie lub unieruchomienie samochodu, — to obniżenie gotowości bojowej wojska i praca na rzecz imperialistycznego wroga, który chciałby widzieć naszą armię jak najsłabszą.

To praca na rzecz SS-owców, którzy pod opieką amerykańskich imperialistów ostrzą sobie zęby na nasze Ziemie Odzyskane — na niepodległość Polski, czemu na przeszkodzie stoi Światowy Obóz Pokoju z niezwyciężoną Armią Radziecką i stojącym u jej boku naszym wojskiem. Ten polityczny sens każdej katastrofy zobowiązuje każdego z nas dyżurnych punktów kontrolnych do specjalnej czujności w wykonaniu naszych obowiązków.

Najczęstszym błędem popełnianym przez niedoświadczonych dyżurnych punktów kontrolnych, jest właśnie częsty jeszcze brak żołnierskiej czujności. Zadanie poddania samochodu dokładnej kontroli wydaje się takie proste. Mówią sobie oni: przecież samochód był już sprawdzony poprzedniego dnia na stacji obsługi — cóż więc jeszcze potrzeba, po co będę szczegółowo wszystko sprawdzał.

A tymczasem w praktyce okazuje się, że samochód zdawałoby się sprawny technicznie podczas kontroli na punkcie kontrolno-technicznym wykazuje szereg niesprawności, które nakazują zatrzymać go w parku i nie dopuścić do dalszej jazdy.



Ta mała tabliczka wskazuje, że za chwilę będziemy musieli meldować się na punkcie kontrolno-technicznym

Drugi błąd, który jest jeszcze popełniany — to brak czujności ujawniający się w fałszywym koleżeństwie przynoszącym szkodę i koledze-kierowcy i gotowości bojowej naszego wojska.

Polega on na tym, że dyżurni wypuszczają samochody mimo to, że zauważyli niesprawność, ufając, że kierowca „zaraz na pierwszym postoju", jak ich zapewnia, usunie ją „a do tego czasu przecież nic się nie stanie, bo będzie jechał ostrożnie".

Obydwa te rodzaje niewłaściwego, pozbawionego czujności podejścia dyżurnego do swych ważnych obowiązków musimy zwalczać na każdym kroku.

Hamulce, światła, układ kierowniczy, sygnał, praca silnika, ciśnienie w oponach, zewnętrzny stan pojazdu, oto momenty, które nie mogą ujść uwagi dyżurnych punktu kontrolnego. Sprawdzenie stanu pojazdu przed wyjazdem ma na celu niedopuszczenie do jazdy pojazdu niesprawnego technicznie, pojazdu, który w pewnych warunkach może spowodować wypadek (hamulce, światła, kierunkowskazy), a także ulec częściowemu uszkodzeniu (nieprawidłowa praca silnika, luz na kole kierownicy itp.). Z drugiej zaś strony skontrolowanie stanu pojazdu przed wyjazdem i po powrocie z drogi pozwala wykryć uszkodzenia, spowodowane w drodze przez kierowcę, do których ten nie zawsze ma odwagę przyznać się i chciałby je następnie we własnym zakresie, w sposób niefachowy i często szkodliwy usunąć.



Nigdy nie zapominaj o przepisach ruchu. Tablica znaków drogowych musi znajdować się również na obozie.

Nierzadko też kierowca usiłuje wyjechać z parku na samochodzie nieprzygotowanym pod względem wyglądu zewnętrznego, w stanie brudnym z niewidocznymi lub źle widocznymi tablicami rejestracyjnymi, a także nie posiadając odpowiednich zgodnie z przepisami dokumentów rejestracyjnych, bez pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych itp.

Tym brakom winien zapobiec dyżurny punktu kontrolno-technicznego świadomy, że od jego właściwej pracy i fachowości oraz dokładności przeprowadzonej kontroli często zależy wykonanie rozkazu i bezpieczeństwo samochodu oraz przewiezionych osób i ładunku.

UPRAWNIENIA DYŻURNEGO

O wadze jaką przywiązuje dowództwo naszego wojska do pracy dyżurnego punktu kontrolno-technicznego świadczą nasze szerokie uprawnienia.

Dyżurny w razie stwierdzenia, że pojazd posiada braki, z którymi nie może udać się w drogę, daje polecenie kierowcy usunięcie braków na miejscu. Jeśli braki stwierdzone przez dyżurnego kontrolno-technicznego punktu nie dadzą się usunąć na miejscu przez kierowcę, wówczas odsyła on pojazd do parkowej stacji obsługi celem usunięcia braków lub stwierdzonych uszkodzeń. Również braki w dokumentacji pojazdu, lub kierowcy mogą być powodem zatrzymania pojazdu. Celem zapewnienia wykonywanym kontrolom dokładności, dyżurny kontrolno - technicznego punktu, powinien prowadzić ustaloną przepisami dokumentację, a więc książkę wyjazdu i powrotu pojazdów mechanicznych do parku, notując w niej dane, dotyczące samego pojazdu i jego stanu technicznego oraz wpisywać w rozkazach wyjazdu pojazdów powracających do parku, czas powrotu i stan licznika. Bieżące czytelne i dokładne dokonywanie wpisów przez dyżurnego punktu kontrolnego — to jeden z jego podstawowych obowiązków.

WALCZYMY z wypadkami



Konieczność przestrzegania okresowych przeglądów i napraw nie jest we wszystkich wypadkach należycie zrozumiana. Szczególnie młodzi kierowcy, uważają często, że poco „bawić się w dokładne przeglądy, skoro samochód chodzi i nic mu nie dolega". Otóż, aby to błędne mniemanie wyplenić całkowicie z naszych kadr samochodziarskich, musimy powiedzieć sobie i dokładnie zrozumieć, że okresowe przeglądy są właśnie zapobieżeniem temu, aby „coś" nie dolegało naszemu pojazdowi.

Samochód, tak jak i wszystkie maszyny i mechanizmy, ulega stopniowemu zużyciu w miarę przepracowanych godzin, przebytych kilometrów i przewiezionych ton ładunku. Zużycie to nie następuje jednak w sposób jednostajny ani równy dla wszystkich części. Niektóre z nich zużywają się szybciej i zagrażają bezpieczeństwu jazdy, inne wolniej w sposób w rezultacie niegroźny dla dalszego użytkowania. Jednakże zużycie tak jednych jak i drugich elementów musi być kontrolowane i nie może okazać się nagłą niespodzianką, nieraz tragiczną w konsekwencjach. Wiążące się z powyższym problemem jest zagadnienie wymiany odpowiednich części lub zestawów w momencie osiągnięcia dopuszczalnego stopnia ich zużycia.

Ponieważ motywacja powyższa może nie trafić w sposób całkowicie przekonywujący do któregoś z kierowców posiadających od niedawna prawo jazdy, oprzemy się na prostych przykładach z życia i praktyki samochodowej.

1. Kierowca podczas terminowo wykonywanego przeglądu, lekceważąc sobie jego celowość odniósł się niedbale do średniego luzu w łożyskach kół przednich. „Szybko nie jeżdżę, to co mi to przeszkadza, że się trochę koła kiwają". Luz pozostał, a „kilometry szły". W konsekwencji luz wzrastał. Rezultat, któregoś dnia coś nagle chrupnęło i zablokowało na moment przednie lewe koło i wyrwało na ułamek sekundy kierownicę z rąk kierowcy. Działo się to akurat w mieście dość ruchliwym, na głównej ulicy i w konsekwencji skończyło się rozbiciem lewej przedniej części samochodu o przejeżdżający na szczęście w zgodnym kierunku tramwaj.

Przyczyna — nie wykonanie przeglądu w rezultacie niezrozumienia jego celowości.

2. Kierowca przez dwa kolejne przeglądy nie zatroszczył się o to, by przeszlifować wałek rozdzielacza i zaopatrzyć go w nowe tulejki. Widział powiększający się luz poprzeczny, ale przy opóźnieniu zapłonu nie powodowało to zbytnich kłopotów. Przerwa coprawda była raz mniejsza raz większa, ale kierowca mówił sobie „przecież przerywacz ustawić na większą przerwę i opóźnić zapłon, to wystarczy". I rzeczywiście wystarczyło do tego, że styki nadpalały się od różnej przerwy, czasami zanikającej, a świece pokrywały się czarnym osadem nierównomiernie spalanej mieszanki, paliwo detonowało na skutek samoczynnie powstającego przyspieszenia momentu zapłonu przy zmieniających się przerwach młoteczka i kowadełka, akumulator słabł wskutek zadługiego „kręcenia" rozrusznikiem. A więc w ogólności silnik, nie mówiąc już o zespołach przeniesienia mocy, znosił nadmierne obciążenie przy pogorszonych warunkach praca. Naprawa główna tego pojazdu nastąpiła szybciej niż norma przewiduje.

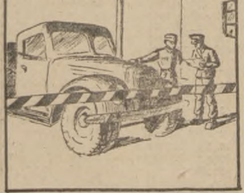
Przyczyna — nie wykonanie przeglądu w rezultacie niezrozumienia jego celowości.

3. Kierowca pracowicie przeglądał swój wóz i terminowo wykonywał wszystkie czynności z tym związane. Raz tylko zdarzyło mu się, że dociągając nakrętki na kulowych złączach drążków kierowniczych „przeciągnął gwint" i nakrętkę trzymającą już tylko teoretycznie zabezpieczył zawleczką. Sądził, że złącze kulkowe wciśnięte mocno na stożku w ramię zwrotnicy ze stożka tego i tak nie wyjdzie bez bicia młotkiem, więc poco dorabiać nowe". A trzeba było albo przegwintować na mniejszą średnicę i dać nową odpowiednią nakrętkę, albo zastosować nowe złącza.

W konsekwencji, jadąc w dłuższą drogę po bardzo złych nawierzchniach nie widział nawet, że od wstrząsów i wibracji, stożek już nie trzymał, a bardzo częste drgania spowodowały odsuwanie nakrętki do góry, i obcięcie zawleczki (miękkiej, żelaznej) rozłączenie się systemu kierownicy.

Skutek — wpadnięcie do rowu i przewrócenie samochodu na bok. Przyczyna ta sama jak w dwóch poprzednich wypadkach.

Żym.



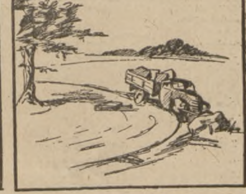
Na ćwiczenia Franek wyjeżdżał mając sprawny technicznie samochód. Chwalił go nawet dyżurny punktu kontrolno-technicznego jednostki samochodowej.



Janek zaniedbał poranny przegląd wozu. Wyjazd na zajęcia „obgadał" z kolegą i chociaż niepewny swego pojazdu ruszył z bardzo ważnym ładunkiem w teren.



Wieczorem Franek powrócił do jednostki, meldując wzorowe wykonanie zadania. Jego samochód nie zawiódł pomimo tego, że pracował w trudnych warunkach.



Janek zadania nie wykonał. Niedokręcona obręcz koła spowodowała, że samochód znalazł się w rowie. Teraz czeka go kara za zaniedbanie obowiązków oraz służby.

plut. J. Słowik

Czy umiesz jechać w terenie



Już pierwsze ćwiczenia przeprowadzone na obozie letnim dowiodły ,jak bardzo się różni prowadzenie samochodu w terenie, od prowadzenia w warunkach koszarowych, tj. po „normalnych" drogach o utwardzonej nawierzchni.

Błoto, rozmiękła glina, krzaki, piach, przejazdy przez brody stanowią dodatkowe przeszkody, które w ramach niemalże każdego ćwiczenia musimy pokonać, by dobrze wywiązać się z otrzymanego zadania.

Trudną sztukę prowadzenia samochodu w terenie zdobywamy praktycznie każdego dnia, przy każdym wyjeździe z parku polowego. Młodzi kierowcy naszej służby strz. Olesiak Mikołaj, Józefowski Ryszard, Mieluch Antoni i wielu innych dają przykład jak łączyć naukę jazdy terenowej z wzorową troską o samochód. Jak przeciwdziałać szkodliwemu wpływowi trudnych warunków drogowych na samochód.

Ci przodujący kierowcy, którzy w tym roku są po raz pierwszy na obozie letnim, słusznie doszli do wniosku, że istnieją dwa warunki umożliwiające opanowanie prowadzenia w terenie, bez uszczerbku dla samochodu.

Pierwszym z nich to doskonałe techniczne przygotowanie pojazdu do obsługi. Jedynie bowiem samochód całkowicie technicznie sprawny może bez szkody sprostać zwiększanemu wysiłkowi potrzebnemu do pokonania przeszkód terenowych.

Warunkiem drugim jest zdobycie przez kierowcę, stawiającego pierwsze kroki w jeździe terenowej, niezbędnych wiadomości teoretycznych, które pozwolą na właściwe, oszczędzające poszczególne zespoły samochodu, prowadzenie pojazdu w terenie.

Temu celowi mają właśnie służyć krótkie, podstawowe dane o prowadzeniu samochodu w terenie, z którymi zapoznał kolegów w swej jednostce wzorowy kierowca plut. J. Słowik.

PROWADZENIE SAMOCHODU PO BŁOCIE I GLINIE

Jazda po suchej, gliniastej drodze lub gliniastym polu nie stanowi dla kierowcy poważniejszej trudności, inaczej przedstawia się jednak sprawa, gdy gliniaste podłoże rozmięknie. Koła pojazdu poczynają się wówczas „ślizgać", co nie tylko grozi ugrzęźnięciem samochodu, lecz również odbija się bardzo szkodliwie na zespołach napędowych. W takim wypadku należy cofnąć samochód o kilka metrów wstecz i przejechać błotnisty odcinek powtórnie na niskiej przekładni pełnym, ale równym „gazem". Gdy sposób ten zawiedzie, nie trzeba go powtarzać, ponieważ prowadzi do przegrzania silnika (szczególnie, o ile samochód jest załadowany), lecz przekopać koleiny dla kół przednich i posypać pod nie żwir, piasek itp. (stąd wniosek: piasek wozić trzeba również w lecie!).

Po gliniastej drodze najlepiej jechać jest koleiną. Każdy ostrzejszy skręt kół, zwiększający opór, stawiany przez glinę, może spowodować poślizg kół napędzanych. Przy zmianie koleiny najdogodniej jest zjeżdżać tyłem ponieważ w ten sposób unikniemy poślizgu.

W wypadku, gdy samochód grzęźnie w glinie wydobywamy się z trudnego położenia przez tzw. rozkołysanie. W tym celu włącza się pierwszy bieg i gdy samochód ruszy lekko do przodu wyłącza się sprzęgło. Pojazd cofa się wówczas do tyłu. Powtarzając ten manewr uzyskujemy cofnięcie do tyłu, które pozwala po wyłączeniu tylnego biegu na całkowite wydobycie samochodu.



Samowydobywanie za pomocą liny przymocowanej do tylnych kół i palików.

W przypadku, gdy i ten sposób nie pomaga należy unieść koła podnośnikiem lub drągiem podsypując pod nie piasek lub podkładając gałęzie (patrz rys.). Stosując podnośnik należy pamiętać o podłożeniu deski.

JAZDA PO PIASKU

Zasadą jazdy w piasku jest włączenie na czas odpowiednio niskiej przekładni tak, ażeby bez zmiany biegu można było przebyć cały odcinek piaszczysty.

W przypadku, gdy musimy ruszyć w piasku należy czynić to powoli i płynnie. Ostre ruszenie wywoła bowiem poślizg kół, mogący unieruchomić samochód i powodujący ponadto bardzo silne niszczenie bieżnika opon.



Zastosowanie mostku pomocniczego.

Stosowanie rozkołysania samochodu w piasku jest całkowicie bezskuteczne. Powoduje jedynie jeszcze głębsze ugrzęźnięcie. W takim wypadku najlepiej jest położyć pod koła deski lub faszyny, polać odcinek piasku przed samochodem wodą, lub też zmniejszyć na pewien czas (o ile samochód nie jest w pełni załadowany) ciśnienie w oponach kół prowadzących.

Jadąc w kolumnie marszowej winniśmy trzymać się koleiny wytyczonej przez poprzedni samochód, co znacznie ułatwia przebycie piaszczystego odcinka.

PRZEJAZDY PRZEZ BRODY I ROWY

Brody o głębokości do 0,6 m da się pokonać bez większych trudności. Na przeprawę należy przy tym wybierać odcinki o dnie piaszczystym lub kamienistym, posiadające łagodne zjazdy i wjazdy. Dno muliste nie nadaje się do przeprawy. Oznakami jego są ciemne plamy widoczne przez wodę.

Do brodu wjeżdżamy wolno na pierwszym biegu, mając chłodnicę zakrytą przynajmniej do połowy dyktą, tekturą, a w ich braku nawet gazetą. Przejeżdżając przez wodę jedziemy cały czas na równym gazie. W momencie gdy rura wydechowa jest pod wodą nie wolno w żadnym wypadku zmniejszać szybkości, (odejmować gazu i zmieniać biegu), gdyż silnik może wówczas zgasnąć na skutek zadławienia się wodą, a nawet bardzo poważnie się uszkodzić.



Wydobywanie koła samochodu z koleiny.

Przy przejeździe przez rów należy wjechać na pierwszym biegu przyhamowując, poczem równo dodać gazu. W ten sposób unikniemy uszkodzenia resorów lub też nieprzyjemnego ugrzęźnięcia. W wypadku ugrzęźnięcia przednie koło można wydobyć z rowu przez podważenie drągiem wetkniętym pod oś koła. W miarę podnoszenia należy wówczas podkładać pod koła kamienie lub ziemię. Jeżeli do rowu wpadły oba przednie koła, należy dźwignąć drągiem przedni most, podłożyć belkę i cofnąć samochód biegiem wstecznym. Jeżeli do rowu wpadnie jedynie tylne koło należy samochód wyprowadzić jak najszybciej z tego położenia, ponieważ grozi ono uszkodzeniem ramy lub tylnego mostu. W tym celu ścinamy bok rowu i próbujemy wyjechać. W wypadku, gdy jest to nie możliwe wydobywamy samochód przez uniesienie drągiem lub podnośnikiem ,albo też stosujemy (w wypadku posiadania) urządzenie holownicze.



WŁAŚCIWA POZYCJA MOTOCYKLISTY

Nie mijałoby się z sensem, gdyby i dla motocyklistów, przyjąć pewne znane przysłowie w trochę odmiennej formie, a mianowicie: „Jak sobie siądziesz, tak Ci się będzie jechało". W rzeczywistości bowiem od właściwej pozycji na motocyklu nie tylko jest zależna wygoda jeźdźca, ale także wywiera ona bardzo duży wpływ na jego bezpieczeństwo podczas jazdy. Również stopień zmęczenia jeźdźca jest w wielkiej mierze uwarunkowany jego sposobem siedzenia. Dlatego też musimy dążyć stale do tego, aby pozycja nasza na motocyklu była jak najbardziej prawidłowa.

Dawniej panowało przekonanie, że tak z punktu widzenia korzyści w prowadzeniu motocykla, jak i ze względu „prawdziwie sportowego", kierownica winna być mocno opuszczona końcami do dołu. Zmuszało to jeźdźca do łukowatego wyginania pleców i prawdziwego „wiszenia" na kierownicy. Na szczęście, od tych czasów upłynęło już wiele, wiele lat i dziś nikt inaczej, niż z uśmiechem nie wspomina te męczące i niecelowe „wygibasy", które musiał spełniać jeździec by siedzieć na siodełku, nogi mieć na podnóżkach, a ręce na kierownicy. Opuchnięte przeguby rąk, zdrętwiałe mięśnie nóg i cały szereg innych objawów nauczyło wiele tak jeźdźców, jak i konstruktorów. Obecnie doszliśmy do tego, że jedyną definicją pozycji jeźdźca jest siedzieć prosto, możliwie jak najswobodniej trzymając kierownicę zupełnie miękko. Przykładem wybitnie szczytowego zastosowania tej definicji jest od dziesiątków lat niezmienny układ kierownicy, siodła i podnóżków w motocyklu BMW-350. Szerokie, głęboko wyprofilowane i nisko osadzone siodło, podnóżki wysunięte do przodu, kierownica szerka — zmuszają jeźdźca do zajęcia pozycji naprawdę wygodnej. Jednak sposób takiego siedzenia jak podkreśliliśmy powstał może z trochę przesadnego zastosowania definicji w praktyce, gdyż w dzisiejszych warunkach, przeznaczenie sportowe większości motocykli nie pozwala kierowcy na pełne wykorzystanie swych możliwości z takiej fotelowej" sytuacji. Nie mniej jednak dla celów turystyki układ ten jest najbardziej odpowiedni.

Górna powierzchnia siodła w momencie obciążenia przez kierowcę winna być położona prawie poziomo. W żadnym wypadku nie może być pochylona do przodu, gdyż zmuszałoby o jeźdźca do opierania się całą siłą na kierownicy, chcąc ustrzec się przed zjeżdżaniem" z siodła. Wysokość zaś ustawienia musi być tak dobrana do długości nóg, aby mogły one wygodnie spoczywać na podnóżkach, z tym jednak, że położenie ich ma gwarantować dociśnięcie obu kolan do boków zbiornika. W końcu odległość siodła od kierownicy winna być również dobrana doświadczalnie, tak aby ręce spoczywały zupełnie swobodnie na kierownicy, lekko zgięte w łokciach, co uniemożliwi przenoszenie drgań i wstrząsów z przedniego widelca poprzez ręce na cały korpus motocyklisty. W wypadku posiadania w swym motocyklu regulacji sprężyn siodłowych, trzeba pamiętać, że siodło powinno się dobrze i głęboko wahać, nie mniej jednak nie powinno ono dobijać — nawet przy dość ostrej jeździe po nierównej nawierzchni.

Przeważająca ilość motocykli wyposażona jest w kierownice przestawialne. Nie sprawi nam to trudności, jeżeli końce kierownicy lekko podniesiemy do góry, tak aby zapewnić wygodną pozycję dla rąk, z nieznacznym ugięciem ich w łokciach.

Trzecim warunkiem wygodnej jazdy jest ustawienie podnóżków. Nieznaczna już tylko ilość starych motocykli posiada nieprzestawialne podnóżki, lub zamiast nich stopnie. Większość jednak motocykli ma podnóżki osadzone albo na stożku, albo na wieloklinie, a równie często punkt styczności podnóżka z ramą, to dwie równo ząbkowane płaszczyzny. Ustawienie więc podnóżków nie jest związane z dużą pracą, a powinno być przeprowadzone w ten sposób, żeby dla nóg uzyskać pozycję taką jak podaliśmy w punkcie odnośnym ustawieniu siodła.

W zakończeniu trzeba dodać, że styczność kolan i ud ze zbiornikiem, jest jedną z najważniejszych reguł, jeżeli chodzi o samą jazdę. Ściskanie nogami zbiornika jest dużą gwarancją bezpiecznej jazdy. Wszyscy dobrzy zawodnicy motocyklowi, w sytuacjach krytycznych potrafią właśnie dzięki temu, łagodnie, nawet ruchem ciała opanować maszynę, gdy słabsi i nieorientujący się w znaczeniu tego, już dawno będą „leżeli". Dlatego też dokładne dopasowanie pozycji nóg, a w szczególności docisku ud i kolan do zbiornika jest jednym z najważniejszych punktów w dobraniu, lub poprawieniu sposobu siedzenia na motocyklu.

ŻYM.

Racjonalizator radzi:

WALCZYMY Z KURZEM

Na jednym z zebrań organizacji ZMP-owskiej, jakie odbyły się na obozie letnim w jednostce oficera Latoszka, czołowy racjonalizator naszej służby kpr. Osiecki Zygmunt wystąpił do pozostałych kierowców z wnioskiem o zabezpieczenie silników przed kurzem.

— „Wiadomo, — oświadczył kpr. Osiecki — że w czasie letnich ćwiczeń w terenie samochody nasze pracować będą w tumanach kurzu i pyłu drogowego. Kurz w samochodzie jest największym wrogiem łożysk i trących się części. Mikroskopijny, drobny kurz, którego drobiny są ostrokanciaste, wciska się do łożysk lub tulei i w połączeniu z olejem lub tłuszczem tworzy „pastę szlifierską". Pasta ta zwiększa zużycie trących się części, powierzchni zębów, sworzni itp.

Ilość kurzu w powietrzu w zależności od rodzaju nawierzchni i warunków atmosferycznych wynosi od 0,001 g/cm³ do 0,1 g cm³. Ponieważ do spalania 1 litra paliwa potrzeba około 12 m³ powietrza łatwo obliczyć, że na każde 100 litrów zużytego paliwa potrzeba 1 200 m³ powietrza. Tak więc przy niekorzystnych warunkach wprowadzić możemy do silnika na każde 100 litrów paliwa 120 g kurzu (1 200 × 0,1 = 120).

Przed kurzem chroni nas jednak filtr powietrza. Dzięki stałej trosce o filtr, utrzymywanie go zgodne z zaleceniami wytwórni do silnika nie może przedostać się ta ilość kurzu. Dlatego apeluję do was koledzy o wzorową konserwację filtrów, o jak najczęstszą wymianę oleju w filtrach tzw. mokrych, o zachowanie bezwzględnej czystości filtra i miejsca, w którym się on znajduje. Z własnego doświadczenia wiem, że otwór ssący filtra winien się znajdować w miejscu możliwie czystym od kurzu. Również należy brać pod uwagę zawirowania powietrza w czasie jazdy. Wypróbowałem, że ustawienie skośnej blaszanej pokrywy nad otworem filtra zapobiega dodatkowo wciąganiu nadmiernej ilości kurzu.

Skuteczną ochroną przed kurzem niektórych części trących jest nadmierne ich pokrycie warstwą towotu. Dzięki temu kurz osiada z dala od powierzchni trących i daje się łatwo zebrać zanim utworzy „pastę szlifierską". Przy dłuższej pracy pojazdu w dużym kurzu i piaszczystym terenie widziałem, jak dbający o swoje pojazdy kierowcy, zaopatrzyli się w specjalne pokrowce na niektóre części podwozia (np. resory, część układu kierowniczego, dźwignie pedałów sprzęgła i hamulca itp.). Pokrowce te uszyte z grubego impregnowanego płótna wypełnione smarem nie tylko nie dopuszczały drobinek kurzu do trących się płaszczyzn, lecz nawet doskonale konserwowały chronione części.

W zakończeniu kpr. Osiecki wezwał wszystkich kierowców do ponownego zapoznania się w oparciu o fachową literaturę z zasadami konserwacji filtrów powietrznych w swych samochodach.

chor. F. Nogaj.

OSZCZĘDNA JAZDA

Każdemu z nas może przydarzyć się niemiła przygoda z brakiem paliwa. Podczas jazdy przekonujemy się nagle, że trzeba włączyć rezerwę, a że to nam starcza tylko na ograniczoną ilość kilometrów musimy jechać jak najoszczędniej do najbliższej stacji benzynowej.

Postępujemy wtedy zgodnie z poniższymi regułami.

1. Jedziemy cały czas na jak najmniejszym „gazie", przy którym jednak silnik naszego pojazdu ciągnie mniejszą ilość paliwa. Jest to takie położenie przepustnicy gaźnika, przy którym silnik zacznie zaraz hamować, gdy tylko ujmiemy trochę „gazu". Odpowiada to przeważnie ¼ do ½ położenia dźwigni nożnej „gazu".

2. Jedziemy cały czas (dokąd można) na przekładni bezpośredniej. Nie wolno nam jednak wyjeżdżać pod górę na tym przełożeniu ,gdyż musielibyśmy dać dużo „gazu" i obciążyć znacznie silnik. Dlatego też lepiej zmienić bieg na niższy i utrzymywać znów ten sam zakres obrotów.

3. Gdy tylko droga prowadzi z góry, wyłączamy bieg na luz i przy niedługim spadku pozwalamy silnikowi pracować na małych obrotach, a przy długim zjeździe wyłączamy zapłon. Na dole nie zapalamy z rozrusznika, lecz włączamy kluczyk i bezpośrednią przekładnię.

4. Jedziemy tak, aby w ogóle niehamować, chyba ze stromych wzniesień.

5. Jeżeli mamy w swym samochodzie ręczne przyspieszanie zapłonu, to jedziemy na maksymalnym przyspieszeniu.

6. Wciskamy dokładnie cięgło ssania, tak aby urządzenie to nie pochłaniało paliwa.

Przekonamy się w praktyce, że jazda taka, pomimo faktycznych danych zużycia bez zmiany ustawienia gaźnika, da nam wielką i konieczną w takich wypadkach oszczędność paliwa.

szer. W. Wąsikowski

por. inż. M. Gorecki

NAPRAWA w warunkach POLOWYCH



Na obozach letnich samochody nasze znajdują się w zupełnie odmiennych warunkach od warunków koszarowych. Również zmieni się charakter ich pracy. Zadania, które będą wykonywać, są znacznie trudniejsze i wymagać będą od nas gruntownej znajomości powierzonego sprzętu.

Ciężkie warunki jazdy terenowej sprzyjają powstawaniu niedomagań we wszystkich mechanizmach samochodów. Przed każdym z kierowców stanie wówczas zadanie utrzymania sprawności technicznej pojazdów na takim samym poziomie, jak w warunkach koszarowych.

NIESPRAWNOŚCI I OBSŁUGA SPRZĘGŁA SAMOCHODOWEGO

Szczególnie „czułym" mechanizmem na ciężkie warunki drogowe jest sprzęgło. Długotrwałość i sprawność tego mechanizmu zależy głównie od umiejętnego posługiwania się nim. Jednym może najważniejszym sposobem uniknięcia niesprawności sprzęgła jest właściwe jego wyłączanie i włączanie. Pamiętajmy o tym, że sprzęgło należy wyłączać szybko przez energiczne naciśnięcie jego pedału aż do oporu, natomiast włączenie winno nastąpić zupełnie płynnie. Również należy walczyć z przyzwyczajeniem niektórych kierowców trzymania nogi na pedale sprzęgła podczas jazdy, ponieważ drgania nogi na skutek nierówności terenu powodują częściowe wyłączanie sprzęgła, a tym samym jego poślizg i przegrzewanie się okładzin.

Niepotrzebne wyłączanie sprzęgła i przytrzymywanie go w takim położeniu skraca również okres jego pracy, na skutek osłabiania sprężyn.

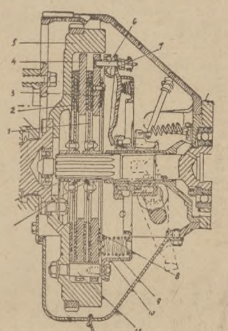
Podczas eksploatacji spotykamy się najczęściej z trzema zasadniczymi niesprawnościami sprzęgła a mianowicie:

1) Poślizg sprzęgła polega na tym, że przy całkowicie zwolnionym pedale tarcze ślizgają się jedna po drugiej. Przyczyny poślizgu są następujące: a) Za mały ruch jałowy pedału, który powinien wynosić 20 — 25 mm, a dla sprzęgieł półodśrodkowych od 35 do 45 mm (przy niepracującym silniku). Ruch jałowy pedału trwa od jego górnego położenia do czasu zetknięcia się widełek włączenia z łożyskiem oporowym. Przyczyną zmniejszania się ruchu jałowego pedału sprzęgła jest z cieranie się okładzin sprzęgłowych.

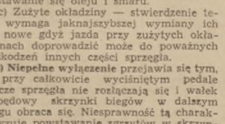
b) **Zatłuszczone okładziny** — w wypadku tym możemy zaradzić jedynie rozbiórką sprzęgła i dokładnym oczyszczeniem ich z oleju i smaru. Pamiętajmy więc, że aby uniknąć kłopotliwej rozbiórki sprzęgła musimy dbać o jego szczelność na przedostawanie się oleju i smaru.

,c) Zużyte okładziny — stwierdzenie tego wymaga jaknajszybszej wymiany ich na nowe gdyż jazda przy zużytych okładzinach doprowadzić może do poważnych uszkodzeń innych części sprzęgła.

2) Niepełne wyłączenie przejawia się tym, że przy całkowicie wyciśniętym pedale tarcze sprzęgła nie rozłączają się i wałek napędowy skrzynki biegów w dalszym ciągu obraca się. Niesprawność tą charakteryzuje powstawanie zgrzytów w skrzynce przekładniowej przy zmianie biegów. Niepełne wyłączanie występuje na skutek: a) zbyt wielkiego ruchu jałowego pedału, który w takim wypadku należy wyregulować, b) — sklejenie się tarcz sprzęgła na skutek zaolejenia, co występuje szczególnie podczas zimnych pór roku. Wadę tą można usunąć przez rozebranie sprzęgła i dokładne oczyszczenie okładzin, c) nieprawidłowego położenia widełek włączania, których końce winny znajdować się w jednakowej odległości (1,5 — 2 mm) od łożyska oporowego. Jeżeli różnica pomiędzy luzami między końcami widełek na łożyskiem przewyższa 0,5 mm, to przy wyłączaniu sprzęgła tarcze nie będą odsuwały się od siebie równolegle co jest również przyczyną niepełnego wyłączania. Regulacja tych luzów jest dosyć trudna i wykonywana jest przy montażu samochodu w fabryce lub w czasie naprawy w warsztacie naprawczym, d) zwichrowania okładzin na skutek przegrzania — w tym wypadku należy wymienić okładziny, e) nierównoległość tarczy dociskowej wywołanej osłabieniem nitów mocujących ją do piasty — niesprawność tą możemy usunąć przez dociągnięcie nitów, f) zacierania się łożyska w kole zamachowym co może być spowodowane brakiem smaru. Przy smarowaniu tego łożyska należy zwrócić uwagę aby smar nie dostał się na powierzchnie cierne.



Sprzęgło dwutarczowe samochodu ZIS-150: 1 i 2 — tarcze sprzęgłowe, 3 — tarcza dociskowa zewnętrzna, 4 — środkowa tarcza pędna, 5 — koło zamachowe, 6 — trzpień dźwigni wyłączenia, 7 — nakrętka skrzydełkowa, 8 — termoizolacyjna podkładka pierścieniowa, 9 — sprężyny sprzęgła, 10 — osłona, 11 — sworzeń.



Mechanizm wyłączenia sprzęgła samochodu M-20 „Pobieda": 1 — wspornik (na kadłubie silnika), 2 — popychacz, 3 — dźwignia odciągająca, 4 — wkręt regulacyjny dźwigni, 5 — łożysko oporowe, 6 — smarownica kapturowa, 7 — sprężyna odciągająca widel, 8 — widły wyłączenia. 9 — tuleja wyłączenia, 10 — sprężyna odciągająca tulei, 11 — sprężyna odciągająca pedału, 12 — pedał sprzęgła, 13 — cięgło, 14 — wałek, 15 — wspornik (na podłużnicy ramy).

3) Szybkie włączanie rozpoznajemy po tym, że pomimo tego, że pedał sprzęgła zwalnia się płynnie — samochód, szarpie przy ruszaniu. Za szybkie włączanie sprzęgła może być spowodowane podanymi powyżej niesprawnościami jak również może być wywołane: a) uszkodzeniem powierzchni okładzin na skutek ich zużycia co wymaga ich wymiany na nowe.

b) pojawieniem się pęknięć na powierzchniach tarcz dociskowych co również może być usunięte drogą ich wymiany.

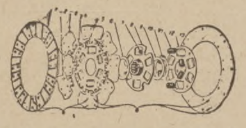
c) niepłynnym przesuwaniem się tulei włączającej sprzęgła na skutek zabrudzenia — w tym wypadku należy rozebrać sprzęgło, przemyć tuleję, a jej prowadzenie przesznurować cienką warstwą smaru. Regulacja jałowego ruchu sprzęgła polega zazwyczaj na regulacji długości cięgła idącego od pedału do wałka wideł włączenia. Dla zwiększenia jałowego ruchu pedału należy w wypadku konstrukcji, gdy cięgło pracuje na rozciąganie, zwiększyć jego długość przez odkręcenie końcówek, natomiast w wypadku pracy cięgła na ściskanie powiększenia ruchu jałowego pedału osiąga się przez skrócenie cięgła.

Po przeprowadzeniu regulacji należy wszystkie połączenia dźwigien zabezpieczyć przed rozłączeniem poprzez dociśnięcie przeciwnakrętek, pozakładanie zawleczek itd., a następnie przeprowadzić sprawdzenie: a) regulacji, b) poślizgu sprzęgła.

Sprawdzenie regulacji sprzęgła wykonywuje się następująco: przystawiamy linijkę z podziałką milimetrową do pedału, który naciskamy do wyczucia oporu sprężyn i odczytujemy wielkość skoku jałowego. Należy jeszcze sprawdzić poślizg. W tym celu zapuszczamy silnik, zaciągamy hamulec ręczny i włączamy bieg bezpośredni zwalniając pedał sprzęgła z jednoczesnym dodawaniem gazu. Natychmiastowe zatrzymanie się silnika przy całkowicie zwolnionym pedale sprzęgła będzie oznaczało, że sprzęgło nie ślizga się.

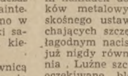
Obsługa. Okresy smarowania ze względu na dużą rozpiętość w zależności od typu sprzęgła jak również rodzaju smaru winny być zgodne z instrukcjami dla danego pojazdu.

Ogólnie można powiedzieć, że co 1000 km przebiegu winno się 1) lekko nasmarować łożysko oporowe (łożyska grafitowe nie wymagają smarowania) i tuleję włączania, 2) pokryć cienką warstwą smaru obciążone połączenia układu dźwigien sprzęgła i wprowadzić smar do tulejek pedału, a co każde 2500 km nasmarować wieloklin wałka skrzynki biegów na którym osadzona jest piasta tarczy sprzęgowej.



Tarcza sprzęgłowa sprzęgła GAZ M-20: 1 i 13 — okładziny cierne, 2 — nit wycinka sprężystego, 3 — wycinek sprężysty, 4 — ciężarek wyważenia tarczy, 5 — tarcza sprzęgłowa, 6 — i 9 — podkładki cierne (grub. 1,0 mm), 7 — nit odległościowy, 8 — piasta tarczy, 10 — stalowa podkładka regulacyjna (grub. 0,1 mm), 11 — sprężyna tłumika drgań, 12 — tarcza tłumika drgań.

W czym tkwi niebezpieczeństwo?



Spotkamy się niekiedy ze zjawiskiem nagłego blokowania koła, lub kół podczas hamowania. Jeżeli jesteśmy mocno zainteresowani przyczyną tego, to na pewno w pierwszym momencie obserwując taki samochód powiemy sobie, że to wina kierowcy bo zbyt gwałtownie hamuje.

Gdybyśmy jednak siedli za kierownicą i zahamowali sami spostrzeglibyśmy, że naciskając dźwignię hamulca nośnego dość łagodnie, wywołaliśmy ten sam rezultat. Pomyślałby ktoś w tym wypadku, że to nie wina kierowcy tylko mechanizmu hamulcowego. Czy tak jest naprawdę?

Otóż, wielu kierowców szczególnie na samochodach ciężarowych zaopatrzonych w doskonałe hamulce, wpada w nałóg nagłego hamowania na ostatnich metrach przed przeszkodą, zamiast wykonać to w sposób łagodny, nawet przerywany, nadjeżdżając z daleka. Kierowcy (szczególnie w samochodach ZIS — wywrotka), nie zastanawiają się w ogóle nad rezultatami takiego hamowania. Wystarczyłoby jednak gdyby raz jeden zaobserwowali z boku co się dzieje w momencie nagłego zatrzymania kół z jarzmami resorów i z wałem kardanowvm w momencie, gdy cały tylny most na czterech stojących kołach stara się obrócić zgodnie ze swą osią do przodu o 20 i więcej stopni.

Kierowcy ci nie mogą bez zdjęcia bębnów hamulcowych zobaczyć co się dzieje ze szczękami hamulcowymi i jakie rezultaty przynosi z czasem ta metoda hamowania.

Załączony rysunek wskazuje dokładnie wyrobienie otworów szczęk na kołach u[illegible]lających, powiększające się gwałtownie wskutek nieuzasadnionego nadużywania hamulców. A rezultaty tego są chyba całkiem jasne. Obniżenie sprawności hamulców przez nieprzyleganie całej powierzchni nakładek do bębna, zużywanie się tłoków metalowych i cylindrów wskutek skośnego ustawienia się trzpieni rozpychających szczęki, a wreszcie nawet przy łagodnym naciskaniu pedału nieuzyskamy już nigdy równego i spokojnego hamowania . Luźne szczęki powodują czasem nieoczekiwane blokowanie lub przeciwnie słabą reakcję na nacisk nogi kierownic[illegible]

Tak czy inaczej wynikie[illegible] . [illegible]łobnego stanu hamulców może być wypadek drogowy, bądź w rezultacie niezahamowanie na odpowiedniej przestrzeni, bądź też nagle zablokowanie kół w całkiem nieoczekiwanym momencie np. na śliskiej nawierzchni .



Dlatego też, nie nadużywajcie hamulców i posługujcie się nimi w sposób godny miana wzorowego kierowcy.

TECHNIKA naszych przyjaciół

IFA F9 samochód osobowy produkcji NRD

Uwagę naszą zwrócił kilkakrotnie na ulicach Warszawy jasnozielony samochód małolitrażowy o przyjemnej nowoczesnej linii. Zapytany przez nas kierowca okazał się pracownikiem konsulatu Niemieckiej Republiki Demokratycznej. W wywiadzie udzielonym przedstawicielowi naszego pisma oświadczył on co następuje:

— Codziennym widokiem na szosach NRD stał się już dwucylindrowy samochód osobowy IFA typ F8. Ostatnio jednak z zakładów w Chemitz wyszedł nowy model tego wozu — IFA F9. Jest to właśnie samochód, który zwrócił waszą uwagę. Posiada on trzycylindrowy silnik dwusuwowy o pojemności 900 ccm, ma elastyczność i równość biegu silnika czterosuwowego.

Przy budowie tego modelu chodziło o stworzenie pojazdu według najnowocześniejszych zasad konstrukcji przy jednoczesnym zachowaniu zalet typu F8. Nowy wóz posiada podniesioną górną granicę szybkości, większą zwrotność i zdolność do jazdy ternowej oraz przy bogato wykończonym nadwoziu zapewnia dużą wygodę kierowcy.

Trzeba dodać, że model F9 doskonale trzyma się drogi, a to dzięki właściwemu ustawieniu punktu ciężkości, nowoczesnemu układowi kierowniczemu i przedniemu napędowi. Czterobiegowa skrzynka przekładniowa o łatwo zmieniających się biegach tworzy jedną całość z wysuniętym do przodu silnikiem.

Nowy samochód IFA F9 jest jeszcze jednym dowodem ciągłego rozwoju myśli konstrukcyjnej w NRD, rozwoju przemysłu motoryzacyjnego pracującego dla swej pokojowej gospodarki.



A oto kilka danych technicznych nowego samochodu:

SILNIK: pojemność 900 ccm, moc 28 KM przy 3600 obr/min, stos. sprężania 1:6,25, dwusów, cylindrów 3, ustawienie w rząd, średnica tłoka 70 mm, skok 78 mm, smarowanie mieszanką 1:25, rozrusznik 0,6 KM, prądnica 6 V, 130 W., pojemność chłodnicy 10 l, działanie termosyfon z wentylatorem.

PODWOZIE: sprzęgło suche, jednotarczowe, 4 biegi z tylnym i wolnym biegiem, wyrównywacz stożkowy, resory poprzeczne z przodu i z tyłu ,w przodzie pojedyńcze zawieszenie kół, (u góry do resoru, u dołu do amortyzatorów, z tyłu oś o zawieszeniu wachliwym, amortyzatory — przednie i tylne hydrauliczne, ogumienie 5,00 × 16, hamulce: hydrauliczne hamulce na 4 koła, mechaniczne ręczne na tylne. Smarowanie centralne pod ciśnieniem.

Długość około 4200 mm, szerokość 1600 mm, wysokość 1450 mm, ciężar ogólny 870 kg, dopuszczalne obciążenie 380 kg.

Najwyższa szybkość około 110 km/godz, norma zużycia paliwa 8,5 l. na 100 km.

ŻOŁNIERZE SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ w walce o PRZODOWNICTWO

„Zwiększanie wydajności pracy i dalszy jeszcze rozwój współzawodnictwa socjalistycznego, obniżanie kosztów własnych produkcji przez najbardziej racjonalne i oszczędne gospodarowanie, wprowadzenie zasady oszczędzania...".

Słowa te, wypowiedziane przez Prezydenta B. Bieruta na VI Plenum KC PZPR, wywarły głęboki oddźwięk w narodzie polskim. Lud pracujący naszej ojczyzny docenia znaczenie tych słów, gdyż wie, że nie tylko socjalistyczne współzawodnictwo, ale także bezwzględna walka o oszczędność — są tymi czynnikami ,które zapewniają nam przedterminowe wykonanie wielkich zadań Planu 6-letniego i przyczynią się do rozbudowy i rozkwitu naszej ukochanej Ojczyzny.

Ale nie tylko masy pracujące wcielają w życie uchwały VI Plenum KC PZPR. Nie pozostało na uboczu zbrojne ramię ludu pracującego — Ludowe Wojsko Polskie. Wśród wszystkich żołnierzy, we wszystkich pododdziałach i jednostkach wzmogła się walka o jaknajlepsze wyniki w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym ,wzmogła się walka o usunięcie najdrobniejszych nawet usterek, wzmogła się walka o oszczędność.

W akcji tej Służba Samochodowa zajmuje jedno z czołowych miejsc. Kierowcy samochodowi naszych jednostek dali już wiele dowodów ,że dobrze rozumieją swe zadania, że wiernie dotrzymują przysięgi wojskowej, że godnie służą naszej Ojczyźnie. Można przytaczać wiele nazwisk i faktów, wiele przykładów i pomysłów racjonalizatorskich, wiele form oszczędzania. Tym razem zatrzymamy się na jednym nazwisku i jednym przykładem, na jednym wezwaniu i jego wynikach.



Staranne wykończenie wszystkich elementów parku polowego to dowód dbałości o sprzęt. W tym kierunku idą wysiłki żołnierzy, którzy znajdują również czas na zbudowanie specjalnej tablicy do „planu zajęć".

ŻYCIE I PRACA KPR. GRABCZAKA

Jesienią 1949 roku został powołany do wojska młody kierowca Grabczak Jan. Jak większość naszych żołnierzy miał trudne warunki życiowe przed wojną i podczas okupacji. Będąc synem robotnika folwarcznego z pod Lublina, mając siostry i młodszego brata, nie miał możności nauki. Władze sanacyjne i okupant nie troszczył się o młodzież. Młody Janek ukończył tylko 4 klasy szkoły podstawowej i musiał pójść do ciężkiej pracy na roli.

Po latach biedy i ucisku nadeszły jednak dni wolności. Armia Radziecka i walczące u jej boku Ludowe Wojsko Polskie wyzwoliło naszą ojczyznę. Dla Grabczaka rozpoczęło się nowe życie. Został kierowcą samochodowym. Nie przyszło mu to łatwo, miał wiele trudności, przeszkód, ale wszystkie pokonał. I jako młody kierowca znalazł się wojsku.

Początkowo nie różnił się od innych, ale już wkrótce można było zauważyć u niego niezwykłą pilność i zdyscyplinowanie, chęć do nauki i pracy. Dowództwo widziało jego staranie i już wkrótce otrzymał on nowy radziecki wóz „ZIS-150". Czuł się wówczas niezmiernie dumny, że oddano mu pod opiekę tak wspaniały sprzęt, sprzęt radziecki, który jest najlepszy w świecie.

Samochód dostał się w dobre ręce. Strz. Grabczak dbał o niego jak o samego siebie, a może nawet i lepiej. Czyścił go i pielęgnował, przestrzegał przepisy ruchu kołowego i regulaminów. Do osiągnięcia dobrych wyników pomogło mu — jak sam stwierdził — koło ZMP ,do którego został przyjęty w lecie 1950 roku. Za swą sumienną i wytrwałą pracę



Wzorowy kierowca kpr Grabczak Jan, aktywny członek ZMP

został we wrześniu 1950 roku awansowany do stopnia starszego strzelca.

Niedługo potem pojawiły się u st. strz. Grabczaka pierwsze oszczędności benzyny. Początkowo nie duże, ale były. Oszczędności te nie znikły, a powoli, lecz systematycznie wzrastały. Nawet wtedy, kiedy po przybyciu młodego rocznika st. strz. Grabczak został instruktorem nauki jazdy. I tak w kilkunastu dniach lutego i marca 1951 roku st strz Grabczak na 9 wyjazdach o łącznej trasie 1153 km zaoszczędził 61 litrów benzyny. Stało się to zwrotnym punktem w jego pracy.

JAK KPR. GRABCZAK DOSZEDŁ DO OSZCZĘDNOŚCI

O tym ,jak doszedł do oszczędności, mówi nam kpr Grabczak w następujący sposób:

„Przed wyjazdem przeprowadzam regularnie przegląd samochodu. Sprawdzam poziom oliwy, wodę w chłodnicy, benzynę w zbiorniku i pamiętam o dociąganiu nakrętek kół. Przy napełnianiu zbiornika dopilnowuję nierozlewania paliwa. Duży nacisk kładę na utrzymanie przepisowego ciśnienia opon.

Ruszam z miejsca pierwszym biegiem, unikam długiej jazdy na niższych przekładniach, przez co spalam mniej benzyny. Nie ruszam z miejsca tak długo, póki silnik nie jest nagrzany do określonej temperatury. Jednocześnie unikam gwałtownego ruszania z miejsca i ostrego hamowania. Znając „krzywą" rozchodu paliwa samochodów radzieckich, przestrzegam szybkości jazdy.

Ostatnio jeżdżę na różnych trasach. Jadąc pod górę na bezpośredniej przekładni nie czekam aż silnik zacznie się „dusić", a przerzucam na niższą przekładnię. Jadąc z góry nie rozpędzam nigdy samochodu ,a trzymam się przepisowej szybkości. Jeżdżę stale na zapłonie lekko przyspieszonym ,dzięki czemu silnik pracuje bez zaburzeń.

Ważnym czynnikiem w uzyskaniu oszczędności jest nie przeciążanie samochodu ponad określoną normę. Także tego ściśle przestrzegam. Jechałem ostatnio po ładunek i chciano załadować 5 ton na samochód, podczas kiedy jego norma wynosi 4 tony. Nie zgodziłem się na to w żaden sposób i pojechałem z przepisowym ładunkiem.

Po powrocie z jazdy myję codziennie samochód i uzupełniam paliwo i oliwę. Sprawdzam umocowanie strzemion resorów oraz położenie drążków kierowniczych. Smaruję wszystkie punkty, które podlegają codziennemu smarowaniu. Przestrzegam terminów określonych przeglądów technicznych. Niezależnie od tego co 300 kilometrów przeczyszczam świece. Utrzymuję przepisową odległość między elektrodami świecy i stykami aparatu zapałowego. Filtr benzynowy przeczyszczam, nie czekając aż się zupełnie zanieczyści. Zmieniam przepisowo olej w silniku i równocześnie przemywam filtry oliwne.

Nie tylko jednak strona techniczna przyczynia się do moich sukcesów. Źródłem moich osiągnięć jest również świadomość polityczna. Na zajęciach politycznych i zebraniach ZMP pogłębiam swoją wiedzę polityczną. Czytam i studiuję dokładnie pismo „Za Kierownicą" i „Przegląd Samochodowy", skąd dowiaduję się także o wspaniałych osiągnięciach kierowców radzieckich.

Zdaję sobie sprawę z tego, że każdy zaoszczędzony litr benzyny — to mój skromny wkład w przedterminową realizację Planu 6-letniego i walkę o trwały pokój. Jestem członkiem ZMP i to mobilizuje mnie do jeszcze lepszej pracy i nowych osiągnięć."



St. szer. LICHTARSKI Emil, który jako pierwszy w okręgu przystąpił do systematycznego oszczędzania benzyny na wozie „Gaz-67"

APEL KPR. GRABCZAKA I JEGO WYNIKI

Dowódca jednostki wiedział o pracy i oszczędnościach st. strz. Grabczaka, wiedział o jego przodownictwie i awansował go do stopnia kaprala. Ale kpr. Grabczak pomimo tego nie zadawalał się tym, że sam oszczędza. Wiedział, że wspólnymi siłami można zrobić więcej, można zaoszczędzić więcej. Pomógł mu aparat polityczny, pomogła mu gazeta okręgowa „Żołnierz Polski Ludowej".

Na łamach gazety ukazał się apel zetempowca kpr Grabczaka w którym między innymi pisał:

„Na każde przejechane 100 kilometrów zobowiązuję się zaoszczędzić 7 litrów benzyny i wzywam wszystkich kierowców naszego okręgu aby poszli w moje ślady i przystąpili do walki o oszczędność i jak najwyższą sprawność bojową naszych wozów".

Taki był początek.

Apel kpr. Grabczaka stał się głośny w całym okręgu. Już kilka dni później podjęli go pierwsi kierowcy, członkowie partii, zetempowcy i niezrzeszeni. Szer. Wolf Marian na wozie „ZIS-150" zobowiązał się zaoszczędzić 4 litry benzyny na 100 km, szer. Nurzyński Edward na wozie gospodarczym „Gaz-51" — 3 litry na 100 km. szer. Marciński Lucjan — 4 litry na 100 km.

Najpierw było ich siedmiu. Dziś są ich dziesiątki. Oszczędzają benzynę i ogumienie na wozach różnych typów, oszczędzają bo w ich ręku jest doskonały sprzęt radziecki.

Takich przykładów można przytoczyć dziesiątki, a co najważniejsze zobowiązania nie pozostały na papierze. Są realizowane. Kierowcy nie zawiedli pokładanego w nich zaufania.

Plut. Pudowski w jednym tylko miesiącu zaoszczędził 50 litrów benzyny, kpr. Saliński Roman jako kierowca ciągnika „Staliniec-80", zaoszczędził w jednym miesiącu 490 litrów oleju gazowego, członek PZPR kpr. Iwanicki Bolesław zaoszczędził w pierwszym kwartale 71 litrów, członek PZPR plut. Maćkowiak na wozie „ZIS-150" — 49 litrów. Kpr. Dobrzański w pierwszym kwartale na ciągniku „Ja-12" zaoszczędził 140 litrów, kpr. Grabowski Sylwester (Gaz-51) — 165 litrów, st. szer. Olejniczak przedłużył już przebieg opon o ponad 3000 kilometrów.

ZASZCZYTNE WYRÓŻNIENIE

Akcja kpr. Grabczaka i jego naśladowców przyniosła już setki litrów zaoszczędzonej benzyny, przedłużyła w sumie żywotność opon o tysiące kilometrów, dała dziesiątki tysięcy złotych oszczędności. Takich ludzi jak kpr. Grabczak i jemu podobnych wychowała nasza Ojczyzna Ludowa. Oszczędzają, bo wiedzą, że to co zaoszczędzą nie pójdzie do kieszeni kapitalistów i bankierów, a będzie służyło pokojowemu budownictwu, budownictwu nowego i lepszego jutra — socjalizmu.

Wzorowego kierowcę kpr. Grabczaka, który wiernie wypełnia przysięgę wojskową, ściśle przestrzega regulaminy, i instrukcje, spotkało zaszczytne wyróżnienie. W ostatnich dniach kpr. Grabczak został przyjęty przez Dowódcę Okręgu, któremu opowiedział o swych metodach pracy, o tych metodach, które stały się obecnie dorobkiem wszystkich kierowców.

Dowódca Okręgu wręczył kpr. Grabczakowi dyplom oraz odznakę „Wzorowego kierowcy I stopnia, udzielając mu jednocześnie 10-dniowego urlopu w nagrodę za sumienną pracę.

Zapewniając Dowódcę Okręgu, że będzie jeszcze lepiej i wydatniej pracował, kpr. Grabczak podkreślił: — „Czuję się niezmiernie dumny z wyróżnienia, które mnie spotkało. Zapewniam Obywatela Generała Dywizji, że dołożę wszelkich starań, aby nie poprzestać na dotychczasowych osiągnięciach, a walczyć o jeszcze lepsze wyniki w oszczędności. Jestem członkiem ZMP i zdaję sobie sprawę, że każdy zaoszczędzony litr benzyny — to nasza cegiełka do wzmocnienia gotowości bojowej naszych Sił Zbrojnych, do przedterminowego wykonania Planu 6-letniego".

Tacy żołnierze jak kpr. Grabczak i jego naśladowcy są nie tylko chlubą służby samochodowej. Są oni chlubą całego Ludowego Wojska. Tak jak: Krawczyk, Markiewka, Apryas, Czajka, Gościmińska i dziesiątki innych przodowników w kopalniach, hutach i warsztatach pracy, tak żołnierze: Grabczak, Kuśmirski, Saliński, Olejniczak i im podobni, wzmacniając gotowość bojową naszego wojska, dają swój wkład do walki o Pokój i Plan 6-letni, dają zdecydowaną odpowiedź imperialistycznym podżegaczom wojennym.

Chor. ZABOROWICZ Waldemar



Przodujący kierowcy naszego okręgu kpr. GRABOWSKI Sylwester (z lewej) i st. strz KUŚ[illegible]SKI Bogusław (z prawej) z zainteresowaniem słuchają objaśnień kpr. GRABCZAKA (w środku).

DO KORESPONDENTÓW »ZK«

W ostatnim czasie do Redakcji „ZK" napłynęła duża ilość zgłoszeń na korespondentów naszego pisma. W akcji korespondentów, tak ważnej nie tylko w prasie codziennej, ale i wojskowej, współzawodniczą żołnierze wszystkich Okręgów. Na czołowe miejsce wysuwa się tu Okręg Pomorski, posiadający obecnie największą ilość zgłoszonych do współpracy z nami żołnierzy. Wielu z nich pragnie już otrzymać legitymację korespondenta. Nie wystarcza jednak w tym wypadku samo zgłoszenie się: z pismem należy rozpocząć współpracę.

Celem ułatwienia tej współpracy wysłaliśmy do wszystkich zainteresowanych jednostek aktualną tematykę do rozpracowania. Obejmuje ona wszystkie zagadnienia naszej służby w okresie obozów letnich. Nad realizowaniem tej współpracy prosimy o roztoczenie opieki szefów naszej służby, a zwłaszcza oficerów, od których z jednostek przyszły ostatnio zgłoszenia, jak ofic., ofic.: Palczewski, Oleskow, Pławicki, Lipiecki, Jurgas, Okoll, Swadowski, Szylberg, Popowicz.

A więc korespondenci! Czekamy na Wasze prace.

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 1053. 2-B-32335